XLIX Legislatura

DEPARTAMENTO
PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 562 de 2021

Carpeta Nº 1664 de 2021

Comisión de Presupuestos,
integrada con la de Hacienda

RENDICIÓN DE CUENTAS Y BALANCE DE EJECUCIÓN PRESUPUESTAL
Ejercicio 2020

Aprobación

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 4 de agosto de 2021

(Sin corregir)

Presiden: Señores Representantes Jorge Alvear González, Presidente y Constante Mendiondo, Vicepresidente.

Miembros: Señores Representantes Rodrigo Blas Simoncelli, Lilián Galán, Ornella Lampariello, Ana María Olivera Pessano y Álvaro Rodríguez Hunter.

Integrantes: Señores Representantes Sebastián Andújar, Gonzalo Civila López, Daniel Dalmao, Bettiana Díaz Rey, Julio Kromberg, Gonzalo Mujica, Gustavo Olmos, Álvaro Perrone Cabrera, Iván Posada Pagliotti, Conrado Rodríguez, Sebastián Valdomir y Álvaro Viviano.

Asisten: Señores Representantes Oscar Amigo Díaz, Fernanda Araújo, Rubén Bacigalupe, Cecilia Bottino Fiuri, Daniel Caggiani, Cecilia Cairo, Sebastián Cal, Walter Cervini, Mario Colman, Marcelo Fernández Cabrera, Virginia Fros Álvarez, Gabriel Gianoli, Rodrigo Goñi Reyes, Miguel Irrazábal, Nelson Larzábal Neves, Margarita Libschitz, Eduardo Lust Hitta, Cristina Lústemberg, Daniel Martínez Escames, Verónica Mato, Martín Melazzi, Nicolás Mesa Waller, Susana Pereyra, Eugenia Rosello, Felipe Schipani, Martín Tierno, Carlos Testa, Carmen Tort, Mariano Tucci Montes De Oca, Javier Umpiérrez Diano, Carlos Varela Nestier y Nicolás Viera Díaz.

Concurren: Señores Secretarios de la Cámara de Representantes: Fernando Ripoll y Virginia Ortiz, Prosecretarios Medardo Manini Ríos y Laura Melo.

Invitados: Por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas: José Luis Falero, Ministro; Juan José Olaizola, Subsecretario; escribano Carlos Scirgalea, Director General de Secretaría; perito agrónomo Hernán Ciganda, Director Nacional de Vialidad; C/N (R) licenciado Marcos Paolini, Director Nacional de Hidrografía; ingeniero agrimensor Wellington Berenguer, Director Nacional de Topografía; doctor Pablo Labandera, Director Nacional de Transporte; señor Santiago Borsari, Director Nacional de Arquitectura; arquitecto Miguel Vaczy, Presidente de la Administración de Ferrocarriles del Estado; doctor Juan Curbelo, Presidente de la Administración Nacional de Puertos; ingeniera Cristina Carlomagno, Gerente; señor Carlos González, Coordinador de Inversiones en la Oficina de Planeamiento y Presupuesto; ingeniero Carlos Bilinski y señor Pablo Ceiter, asesores por Vialidad; señor Alejandro García, señor Sergio Valverde, doctora Graciela Soler, ingeniero Luis Ceiter, doctor Diego Bianchi, contador Alejandro Palleiro, señora Ana Inés Dos Santos, señor Federico Pereyra, doctor Norberto Feldman y doctora Viviana Movsesian, asesores.

Por el Ministerio de Ambiente: señor Adrián Peña, Ministro; señor Gerardo Amarilla, Subsecretario; doctor Diego Iglesias, Director General de Secretaría; técnica en meteorología Natalie Pareja, Directora Nacional de Cambio Climático; doctor Gerardo Evia, Director Nacional de Biodiversidad y Servicios Ecosistémicos (Dinabise); arquitecta Viviana Pesce, Directora Nacional de Aguas (Dinagua); señor Eduardo Andrés López, Director Nacional de Calidad y Evaluación Ambiental (Dinacea); señor Marcelo Cousillas, Gerente de Jurídica, y asesor del Ministro; señora Karen Tierney, Gerente de Planificación y Asesora del Subsecretario.

Por el Instituto Nacional de Inclusión Social Adolescente: licenciada Rosanna de Olivera Méndez, Presidente; doctora Andrea Venosa Armand Ugon, Directora; señora Sandra Etcheverry, Directora; señor Pablo Vecino, Director del Departamento de Planeamiento y Presupuesto; señor Sebastián Maidan, Asesor Contador; SOM (R) Sandra Mérida, Asesora; doctora Lucía Curbelo, Asesora; señor Federico Vero, Asistente Técnico; señora Sabrina Rojas, Asistente Dpto. Comunicación; doctor Rafael Bartesaghi, Asesor; contadora Clara Pintos, Asesora; escribano Walter Rodríguez, Asesor; licenciada Ana Gabriela Cristiani, Asesora; doctor Juan Corbacho, Asesor; doctor Bernardo Escardó, Asesor.

Secretarios: Señora Laura Rogé, señores Horacio Capdebila y Eduardo Sánchez.

Prosecretaria: Señora Patricia Fabra.

═══════II═══════

SEÑOR PRESIDENTE (Jorge Alvear González).- Habiendo número, está abierta la reunión.

En nombre de la Comisión de Presupuestos integrada con la de Hacienda damos la bienvenida a la delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, integrada por el ministro, señor José Luis Falero; por el subsecretario, señor Juan José Olaizola; por el director general de Secretaría, escribano Carlos Scirgalea, y demás autoridades.

El régimen de trabajo de esta Comisión es el siguiente: la delegación expone sobre la rendición y cuentas, se formulan consultas por parte de los legisladores y se dan las respuestas de las autoridades. Después el Ministerio ingresa en la explicación del articulado enviado en esta rendición de cuentas, nuevamente se plantean consultas o dudas por parte de los legisladores y se dan las respuestas de la delegación.

Tiene la palabra el señor ministro de Transporte y Obras Públicas, José Luis Falero.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En primer lugar, quiero agradecer el traspaso de la reunión original, prevista para un tiempo atrás. Debemos agradecer que nos hayan permitido prorrogar esa fecha para el día de hoy, porque queríamos estar presentes en esta comparecencia que tiene que ver con la ejecución presupuestal y la rendición de cuentas, fundamentalmente, con lo que ha sucedido en ese proceso de cumplimiento de objetivos del año 2020. Nos interesaba estar presentes, porque ni bien asumimos tuvimos un traspié de salud, por lo que solo pudimos estar una semana al frente del Ministerio, lo que no nos permitió interiorizarnos a fondo como hubiésemos deseado. Quizá muchas de las cosas que podamos escuchar acá tengamos que procesarlas para analizarlas en profundidad y marcar nuestra propia mirada; creemos que en algunos temas hemos avanzado y en otros nos queda pendiente ese trabajo hacia la interna.

Indudablemente, para que los legisladores puedan evacuar todas las dudas que refieren a esta rendición hemos venido acompañados por distintos integrantes del equipo del Ministerio, de las Direcciones Generales, así como por autoridades de AFE y del Puerto.

Del análisis que hemos hecho en este poco tiempo debemos trasmitir tranquilidad en cuanto a que el objetivo trazado de ejecución presupuestal del año 2020, sin duda, nos deja muy conformes. Como es sabido, el año pasado fue particular, de transición de gobierno, en el que hemos debido afrontar la pandemia que ha trastocado distintos aspectos de la realidad nacional. A pesar de todo eso, la ejecución de la obra pública a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas debemos destacarla; habrán podido apreciar en los números que la ejecución presupuestal superó el 86 % de lo previsto a pesar de todas estas dificultades que mencioné. Si miramos la ejecución en el propio territorio debemos decir que se alcanzó casi el 100 %; quizá eso no se ve en el planillado porque muchos pagos correspondiente a la ejecución de obras se hicieron en 2021.

Quiere decir que estamos conformes con la ejecución presupuestal, de acuerdo con lo que hemos analizado con nuestro equipo. Obviamente, el gobierno ha asumido el compromiso de seguir en un franco crecimiento de ejecución presupuestal en este y en los próximos años, porque entendemos indispensable que la inversión a través de la obra pública del Ministerio del que estamos al frente en este momento es fundamental para la reactivación de la economía que el Uruguay tanto necesita.

El esfuerzo va a estar dado de nuestra parte, con todo nuestro equipo; también quiero trasmitir que vamos a estar permanentemente a la orden ante las inquietudes y

consultas que los legisladores quieran realizar en el momento que así lo entiendan. Siempre es bueno ese intercambio entre los distintos actores con responsabilidades diferentes, pero con una mirada común, que es el bienestar de la ciudadanía en general. Nuestra impronta a través del Ministerio -así se lo hemos trasmitido a nuestro equipo en las distintas direcciones- es mantener un diálogo fluido con ustedes, porque detrás de su preocupación está la preocupación de algún ciudadano en algún punto determinado del país como consecuencia de que los legisladores son representantes de la ciudadanía en todo el territorio nacional. Debemos estar atentos para brindar la información adecuada y no generar falsas expectativas.

Después de analizar la ejecución presupuestal hemos entendido conveniente hacer una pequeña presentación en lo que hace a esta ejecución, fundamentalmente con lo que es el rubro más importante del Ministerio, que es la red vial, la seguridad vial, los puentes. Nos parece oportuno compartir con ustedes algunas imágenes -se ven muy chicas, pero vamos a dejar este material a su disposición para que lo puedan analizar- que tienen que ver con cuál ha sido ese proceso de ejecución presupuestal. Claramente, la inversión en el sector vial nacional se ha llevado a cabo mediante sus distintas modalidades de gestión, llámese las obras realizadas por la Dirección Nacional de Vialidad, como así también los contratos que se dan a través de la CVU, como las concesiones privadas.

En lo que refiere a la Dirección Nacional de Vialidad, en 2020 se efectuaron obras por contrato en rutas y puentes por un total de US$ 11.069.193. En lo que refiere a la seguridad vial, mediante obras por contrato, se llevó adelante una inversión de US$ 4.229.184. Con respecto a obras por contrato de mantenimiento de la red vial, se ejecutaron US$ 4.705.817. Siempre me estoy refiriendo a la Dirección Nacional de Vialidad. También se hicieron obras con la misma metodología en la CVU, que vamos a mencionar más adelante.

En cuanto al mantenimiento por administración directa e intermediación se dio allí una inversión de US$ 26.942.866, y se utilizaron US$ 1.015.255 para lo que tiene que ver con convenios y consultorías a lo largo de todo el territorio nacional.

La totalidad de lo puesto en marcha y ejecutado por la Dirección Nacional de Vialidad fueron US$ 47.962.315.

La ejecución de obra en la red vial a través de la CVU, fue de US$ 162.536.624, que están discriminados de la siguiente manera: ejecución en rutas US$ 58.884.061; en puentes, US$ 10.760.418; en seguridad vial, US$ 12.166.583 y en mantenimiento, US$ 80.725562.

En cuanto a las concesiones a privados, respecto a la concesión de la Ruta N° 5 y de la Ruta N° 8, la ejecución presupuestal del año 2020 fue de US$ 7.125.388. O sea que esto hace que la totalidad de la inversión a través de las tres modalidades a las que hice referencia en el año 2020 ascienda a US$ 217.624.326.

Para ser más específico, porque supongo que querrán saber el detalle de las mismas, debo decir que en la Dirección Nacional de Vialidad, en esos US$ 47.962.315 que mencioné, tenemos obras por contratos que se dieron en Ruta N° 7, desde el tramo que va del kilómetro 282 al 353 -una extensión de unos 61 kilómetros-, que comprende Santa Clara y Fraile Muerto, por un total de US$ 3.323.788. También hay una ejecución de obras en la Ruta N° 30, que va del kilómetro 0,7 00 al 124,300 -unos 116 kilómetros-, por US$ 7.745.405.

En lo que refiere a la Dirección Nacional de Vialidad, en cuanto a inversión en seguridad vial, se realizó una inversión para demarcación y señalización, y también para

iluminación. En demarcación y señalización se invirtieron US$ 2.128.678; en iluminación, US$ 2.100.506.

Las obras por contrato de la Dirección Nacional de Vialidad que tienen que ver con el mantenimiento contratado, que en muchos aspectos son ampliaciones, se dan fundamentalmente en la Ruta N°6 y Ruta N°56, en e l circuito Florida norte. Allí la ejecución fue en un tramo de 141 kilómetros, con una inversión de US$ 2.104.993 en el tramo que va de Ruta N°6 a Sarandí del Yí, y de Ru ta N°5 a Ruta N°7.

En lo que refiere a la Ruta N°19, que fue otra de las obras de mantenimiento contratada a través de la Dirección Nacional de Vialidad, vemos una ejecución presupuestal de US$ 2.600.824 en una intervención de 92 kilómetros de extensión que se da fundamentalmente en el tramo de Villa del Carmen a Cerro Chato.

La Dirección Nacional de Vialidad realizó mantenimientos por administración propia del Ministerio que tienen que ver con las distintas regionales. En la regional 1, Canelones, hubo un mantenimiento en 567 kilómetros, que insumió una inversión US$ 2.280.276.

En la regional 2, Rocha, Maldonado este, en un tramo de 461 kilómetros, hubo una inversión de US$ 3.605.209.

En la regional 3, Cerro Largo, Treinta y Tres, en una extensión de 301 kilómetros, hubo una inversión de US$ 4.364.006.

En la regional 4, Rivera, Tacuarembó y Paysandú este, en un tramo de 459 kilómetros, hubo una inversión de US$ 4.832.222.

En la regional 5, Artigas, Salto, en un tramo de 284 kilómetros, hubo una inversión de US$ 2.347.298.

En la regional 6, Paysandú oeste, Río Negro, en un tramo de intervención de 200 kilómetros, hubo una inversión de US$ 2.071.935.

En la regional 7, Colonia, Soriano, en un tramo que se intervino de 321 kilómetros, hubo una inversión de US$ 2.115.622.

En la regional 8, Durazno, en un tramo de intervención de 108 kilómetros, hubo una inversión de US$ 821.546.

En la regional 9, San José, Flores, en un tramo intervenido de 21 kilómetros, hubo una inversión de US$ 1.570.474.

En la regional 10, Maldonado oeste, Lavalleja, en un tramo de intervención de 115 kilómetros, hubo una inversión de US$ 1.820.743.

En la regional 11, Florida, en un tramo de intervención de 81 kilómetros, hubo una inversión de US$ 1.113.534.

El total del mantenimiento por administración en las distintas regionales fue de US$ 26.942.866, que hace a un total de obras a través de contrataciones o de mantenimiento directo por administración por un valor de US$ 46.947.060.

Sin duda, estas intervenciones tuvieron un impacto en el territorio en 3.326 kilómetros. En la próxima página aparece el mapa con las intervenciones en rutas y mantenimientos, y también con el mantenimiento por administración; figura en color verde lo que ha sido por contrato y en azul por administración propia de las distintas regionales.

Luego pasamos a la inversión de la CVU en el año 2020. Ha llevado adelante, por contrato en rutas, una inversión de US$ 58.884.061; por contrato en puentes, US$ 10.760.418; en seguridad vial, US$ 12.166.583; mantenimiento -en algunos casos

ha habido un mantenimiento de menor porte y en otros de mayor, de acuerdo a la necesidad que se determinó por parte de los técnicos en las distintas rutas-, US$ 80.725.561.

La totalidad de inversión realizada a través de la CVU fue de US$ 162.536.623.

Con respecto a los contratos en rutas que mencioné, se realizaron varios en distintos puntos, como en Camino a la Balsa, Los Cuadrados, El Tala, en una intervención de 141,400 kilómetros, por una inversión de US$ 11.029.857. A fin de año, cuando se cierra esta rendición, esta obra estaba en ejecución, y se había ejecutado ese porcentaje que mencioné anteriormente.

Con respecto a otro tramo que tiene que ver con El Tala, a la altura del kilómetro 256,700, Baygorria, y con la Ruta N° 20, kilómetro 295, hubo una inversión en 2020 de US$ 6.906.238, con una intervención en 36,200 kilómetros. Esa obra fue finalizada en su totalidad en 2020.

Otra intervención de contrato de CVU refiere a la Ruta N° 6 y a la Ruta N° 7; está en ejecución actualmente, y se ha intervenido en 2020 en 37,300 kilómetros por un monto de US$ 7.230.874, que se van a ver reflejados en el planillado de ejecución 2020.

Con respecto a la Ruta N° 5, en el tramo de San Gre gorio de Polanco, hubo una inversión de US$ 4.811.974, que refiere a una intervención en 54 kilómetros, también por contrato de CVU.

En cuanto a la Ruta N° 59, hubo una intervención de 39,400 kilómetros, desde el kilómetro 0 hasta el kilómetro 39,450, por US$ 1.608.084; obras que todavía están en ejecución. En este cuadro estamos plasmando lo efectivamente ejecutado en 2020.

Con respecto a la Ruta N° 90, de Piedras Coloradas, kilómetro 48,700 a Guichón, kilómetro 89,300. Allí hubo una ejecución en un tramo de 40 kilómetros, como mencionábamos, y la ejecución presupuestal efectiva fue de US$ 6.185.297.

El total de esta intervención que hace a la Malla Plan Forestal significa una totalidad de US$ 37.772.324 que hace que se intervino en 349,4 kilómetros en este año 2020, de acuerdo a lo referido anteriormente.

Después pasamos a la Malla CVU y adicionales donde hubo intervenciones en distintas rutas. En las rutas N° 1, N° 2 y N° 3 hub o intervenciones menores que insumieron una inversión de US$ 963.960; muchas de ellas fueron intervenciones de mantenimiento puntual en obras que ya fueron finalizadas en el año 2020.

También hubo en la Ruta N° 5 una repavimentación en la zona de Durazno que tiene que ver con una inversión de US$ 2.962.492, obra que también fue finalizada en su momento.

Con respecto a intervenciones menores en rutas N° 6 , N° 7 y N° 8, allí se invirtieron US$ 712.673 para mejoramiento de pavimento. Esta obra ya fue finalizada.

También hubo obras accesorias en las rutas N° 9, N° 13 y N° 15 y empalmes en el departamento de Rocha, que insumieron una inversión de US$ 8.812.583: al finalizar el año se mantenía en un proceso de ejecución, que se sigue dando en el año 2021.

Luego tenemos intervenciones menores en el litoral, en las rutas N° 21 y N° 26 que insumieron una inversión de US$ 674.172: estas obras ya fueron finalizadas.

Hubo un sinnúmero de obras menores en distintas rutas, como las N° 33, N° 45, N° 50, N° 52, N° 56, N° 80, N° 81, N° 96 y l a N° 108, que insumieron una inversión de US$ 3.970.366. Todas ellas fueron finalizadas de acuerdo a lo planificado y lo

sugerido por el equipo técnico en cuanto a la necesidad de intervenir en algunos lugares puntuales de las mencionadas rutas.

También hubo una intervención en la avenida Instrucciones por US$ 1.719.032 que fue finalizada en su totalidad durante el año 2020.

Asimismo, hubo un tramo, que fue finalizado, en la Ruta N°65, que insumió una inversión de US$ 1.296.459.

La totalidad de esta Malla CVU y adicionales que he mencionado es de US$ 21.111.736 que, sumados a los US$ 37.000.000 de la malla del plan forestal, hace un total de inversión, a través de CVU -como mencionábamos al principio- de US$ 58.884.061.

Con respecto a esta inversión de CVU, en la presentación que se está exhibiendo en pantalla aparecen discriminadas inversiones que tienen que ver con distintos aspectos. Hay intervenciones en puentes, en seguridad vial y en contratos de mantenimiento a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas- CND. Todo esto está determinado en distintos cuadros para que los diputados puedan conocer cuáles han sido las intervenciones en los puentes. Concretamente, se hace referencia a intervenciones en el puente del arroyo Cordobés, Paso Billar, camino a la Balsa, Picada de Oribe, Río Negro y Ruta N°43 que, en este caso, se adjudicó y está comenzando en el año 2021. En el anterior ya fue ejecutada una inversión de US$ 477.245. Hay intervenciones en Ruta N°1 en ríos Santa Lucía, Riachuelo y Rosario, con intervenciones de US$ 207.226, que ya fueron finalizadas. Hay intervenciones en Ruta N°5, en lo que refiere al plan forestal, en río Yí, arroyo Cuñapirú por US$ 125.932, que están en ejecución. Hubo una ejecución parcial en el año 2020 del monto que mencioné.

También hay intervenciones en puentes que están sobre la Ruta N°6 en el arroyo Agua Sucia por US$ 1.063.830, que ya fueron finalizadas.

Hay intervenciones sobre la Ruta N°8 en el puente del río Olimar de US$ 2.181.170; esto también fue finalizado. Asimismo, hay intervenciones en Ruta N°5, en el plan forestal, sobre el arroyo Malo, con US$ 3.642.894, que también fueron finalizadas en 2020.

Por otra parte, hay intervenciones en las rutas N° 26 y N°30 en puentes sobre el arroyo Araújo, Soto, Tres Cruces, Cuaró y cañada La Comisaría que insumieron una inversión de US$ 1.950.548 y fueron finalizadas.

También hay intervenciones en algunas alcantarillas en Tacuarembó, sobre la Ruta N°31, que insumieron en el año pasado una inversión US$ 1.111.572, pero que todavía están en ejecución para ser finalizadas en el transcurso de este año.

El total de impacto que tiene que ver con la inversión de la CVU en puentes es de US$ 10.760.418. Quiere decir que de lo que mencioné anteriormente de inversión de la CVU, en puentes, durante 2020 se invirtió la cifra antedicha.

En seguridad vial, a través de la CVU se invirtieron US$ 12.166.583, discriminados de la siguiente manera: en iluminación y mantenimiento en empalmes, US$ 5.483.575; en demarcación y señalización horizontal y vertical, US$ 6.122.271; y en señalización PF, US$ 570.737, lo que hace que seguridad vial, como dije anteriormente, durante el año 2020 insumiera una inversión de US$ 12.166.583.

Luego hubo intervenciones en distintas rutas en contratos que estaban vigentes, mediante ampliación de la mayoría de ellos, con intervenciones totales en 3.240 kilómetros, con una inversión de US$ 80.725.561. Esa fue la inversión de la CVU en

distintas rutas nacionales, con intervenciones como las siguientes: en la Ruta N°1, en 312 kilómetros; en la Ruta N°2, en 194 kilómetros; en la Ruta N°3, en 553 kilómetros; en la Ruta N°5 y accesos, en 428 kilómetros; en las rutas N°8, N°17 y N°18, en 529 kilómetros; en la Ruta N°9, en 150 kilómetros; en la Ruta N°11, en 144 kilómetros; en las rutas N°12 y N°13, en 84 kilómetros; en las Rutas N°10, N°93 y N°99, en 54 kilómetros; en las rutas N°101 y N°102, en 62 kilómetros y en la Ruta Interbalnearia, en 127 kilómetros.

También hubo intervenciones en algunos adicionales que se dieron en las rutas N°13 y N°39 en 211 kilómetros y en la Ruta N°26, en 393 kilómetros. La sumatoria de estos tres cuadros nos da una totalidad de US$ 162.536.623, inversión realizada a través de la CVU.

En la página siguiente de la presentación figura el mapa: al igual que en la ejecución de la Dirección Nacional de Vialidad, está marcado claramente, y pintado con distintos colores, lo que corresponde a contratos de mantenimiento, obras iniciales, forestal, puentes, seguridad vial y algunas singularidades puntuales que mencionamos que se de dan en ciertos lugares del departamento y que se marcan con distintos colores para que ustedes tengan la posibilidad de analizar dónde se intervino, a lo largo y a lo ancho de todo el territorio nacional, mediante compromisos y trabajo que tienen que ver con el plan forestal y otros con contrato de mantenimiento y con la Malla CVU. Debo destacar esta inversión importante a través de contratos CVU, que también -obviamente- son controlados a través de nuestro equipo técnico de la Dirección Nacional de Vialidad y del equipo técnico del Ministerio.

A nivel de concesiones de obra pública, hubo intervenciones en Ruta N°5 y Ruta N°8 y están estipuladas al inicio en una inversión del entorno de los US$ 7.000.000, si mal no recuerdo; figuran en un cuadro anterior.

(Interrupciones)

——En realidad son US$ 1.100.000 en lo que hace a la concesión de Ruta N°5 y US$ 6.000.000 en el tramo de Ruta N°8, que va de Pando a Ruta N°9 y también en el baipás Pando: esa inversión se da en un mantenimiento de 55 kilómetros, incluidos los tramos de doble vía. Esto hace que la inversión por las concesiones llegue a ese monto que mencionamos anteriormente.

Pasamos ahora a la inversión de las PPP. Como ustedes sabrán, ya hay algunos circuitos que han avanzado, y en algún caso ya se ha finalizado, como es el circuito 0, donde se dio una obra importante en las rutas N°21 y N°24, ya finalizada.

Las obras del circuito 1, en el que intervienen las rutas N°12, N°54, N°55, y N°57 están en ejecución.

El circuito 3, en el que interviene la Ruta N°14 o este está en ejecución y, por otro lado, es de destacar que en el año 2020 finalmente se firmó el contrato para la ejecución del circuito 7, que comprende la doble vía en la Ruta N°3, entre la Ruta N°1 y la Ruta N°11, con un separador central y un baipás que se da en la ciudad de San José, precisamente, para la conexión con Ruta N°11. La totalidad de intervención en el circuito 7 es de 32,8 kilómetros que está en ejecución, pero en 2021: en números esto no se va a ver reflejado en 2020, ya que lo que allí aparece es la firma del contrato correspondiente para comenzar la obra a partir de este año.

En el próximo cuadro vemos la inversión efectiva en el año 2020 a través de PPP que refiere, como mencionábamos, al circuito 0, con una inversión de US$ 1.800.000, lo que hace a finalizar una PPP que estaba en ejecución desde 2017. Efectivamente, se

termina finalizando en 2020 con esta inversión que mencionamos. Se logra llegar a la totalidad de la ejecución de esta PPP.

En lo que hace al circuito 1, durante 2020 se logró invertir y ejecutar -de alguna manera- un avance importante de US$ 56.400.000 que, sumados a los US$ 3.200.000 que se habían dado entre 2017 y 2019, permite llegar a un avance en 2020 del 63.2 % de esta PPP del circuito 1.

En el circuito 3, que refiere a Ruta N° 14 al oeste , en el año 2020 se avanzó y se ejecutó por un total de US$ 27.300.00 que, sumado a lo que se había ejecutado desde el inicio de la obra, 2017- 2019, que había sido de US$ 45.700.000, se logra llegar a un avance del 46.3 % de este circuito.

El total ejecutado por las distintas PPP que mencioné en el año 2020, es de US$ 85.400.000. Quiere decir que es un avance muy importante en números reales. Si tomamos en cuenta que estos tres circuitos, en su gran mayoría, comenzaron de 2017 a 2019 -en ese proceso 2017- 2019 en el que obviamente se conoce que la implantación de obra y todo lo demás requiere y retrasa las obras-, en esos tres años la ejecución fue de US$ 119.000.000, y en el año 2020 se logró llegar a una ejecución real de US$ 85.400.000. En esto cabe destacar el compromiso de las empresas que están llevando adelante los distintos circuitos, a través de las PPP y el esfuerzo realizado durante un año de pandemia. Debemos destacar, valorar y agradecer este esfuerzo y también el de todo el equipo del Ministerio que ha permitido que hayamos logrado un avance sustancial en un solo año en estos procesos de PPP. Todo esto, sumado a lo que vendrá -porque ya se está terminando de firmar el resto de las propuestas presentadas en los distintos circuitos, además de la que mencioné de la Ruta N° 3, que ya está en plena ejecución-, va a permitir lo que mencionaba al principio: que podamos generar una ejecución mayor, importante, este año, que nos permita ayudar a la reactivación de la economía del país, a través de la obra pública que se hace muy necesaria en estos momentos.

En la proyección que se está exhibiendo ahora figura el mapa que refiere a los distintos circuitos y las diferentes intervenciones.

(Interrupciones)

——Yo no sé si los distintos legisladores tienen este material, pero si no cuentan con él, lo van a tener. Les vamos a dejar copia, porque me parece que es un elemento importante que cuenten con el material para analizar todo lo que estoy nombrando, porque si lo voy mencionando en la forma en que lo estoy haciendo, va a ser difícil que ustedes lo puedan comprender. A mí también me costó porque, obviamente, todos estamos aprendiendo esto, pero está bueno que lo puedan analizar, así que van a tener todas las copias que necesiten, como corresponde. Quizás nuestro error fue no habérselos alcanzado antes; discúlpenme porque, aunque les parezca mentira, estuvimos trabajando en esto dos días: un día de la semana pasada y el lunes, cuando recién pudimos ponernos un poco al día de todo. Las disculpas del caso, pero este material va a quedar a la orden de todos ustedes. Obviamente, si hay alguna información complementaria que se requiera, pueden solicitarla y con gusto la podremos evacuar.

El plano que aparece en pantalla nos muestra un panorama total de la inversión del sector vial nacional. Allí se marca claramente que hay, como mencionamos anteriormente, una inversión de CVU US$ 162.536.624; una inversión a través de la Dirección Nacional de Vialidad de US$ 47.962.315 y una inversión de las PPP, más las concesiones de las dos rutas que mencioné, de US$ 92.572.438. Esto nos marca que la inversión total del sector vial nacional ascendió a US$ 303.071.376: inversión vial en el

año 2020. Como decía antes, obviamente esto se ve reflejado en el planillado que ustedes tienen dentro de la rendición de cuentas pero, reitero la mención inicial, por si alguno no estaba: esto significa que en el planillado se va a ver plasmada una ejecución del entorno del 86 % de lo que habíamos planificado de ejecución presupuestal real. Insisto que hemos analizado que en el territorio la ejecución llegó al 100 %. Ahora, parte de esa ejecución se pagó en el año 2021, por eso no se ve reflejada en el planillado de pagos.

En definitiva, debo mencionar que ha sido un esfuerzo enorme de todas las partes para que se concretase el objetivo trazado en este año tan particular: es una situación que debemos destacar.

Después, en el anexo, podría mencionar punto por punto todas las inversiones de la CVU, ruta por ruta, pero creo que los aburriría mucho. Eso está muy claro en el anexo, que les dejamos para que lo puedan leer: está muy fácil de entender, con intervenciones ruta a ruta. Como este material va a quedar a la orden de ustedes, van a poder apreciar de forma muy clara cuál ha sido el avance presupuestal en mantenimiento, en obras nuevas, en los puentes, determinando cada uno de esos puntos en este anexo.

Por mi parte dejaría por aquí mi primera intervención. Creo entender la necesidad de los legisladores, más allá de lo que es la rendición de cuentas 2020, de tener un panorama de cómo estamos con la Dirección Nacional de Vialidad en algunas intervenciones. La idea es que todos se hagan una composición de lugar y conozcan en forma detallada algunas intervenciones que comenzaron en 2020, y están en ejecución, para que tengan mayor información.

Entonces, si el señor presidente lo entiende oportuno, cedería el uso de la palabra al director nacional de Vialidad para que haga un *racconto* de la actualización, un poco más avanzada.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor director nacional de Vialidad, perito agrónomo Hernán Ciganda.

SEÑOR CIGANDA (Hernán).- Buenos días, muchas gracias.

Como dijo el señor ministro, es importante marcar la situación actual del Ministerio en lo que respecta al estado al día de hoy de las obras, puentes y demás intervenciones que están en ejecución.

En la primera presentación -vamos a dejar un *pendrive* para que luego se reparta a todos los legisladores- figuran todas las rutas: en la actualidad hay 3.396 kilómetros bajo mantenimiento. Toda esta red de kilómetros insume un mantenimiento de todo lo que es la faja de la ruta y también tiene obras, como recapados y todo lo que requiere la antigüedad de los pavimentos. Eso lleva a mantener un muy buen nivel de servicio en las rutas.

La segunda presentación refiere a obras -ya no a mantenimiento-: tenemos una cantidad de intervenciones en rutas N°4, N°7, N° 10, N°20. La Ruta N°20 todavía es inexistente; es un trazado del año 1964. Hoy, ante el nuevo requerimiento de las forestales, se está haciendo el trazado nuevo de esta ruta: son 30 kilómetros en Río Negro que conlleva la construcción de nuevos puentes.

Luego tenemos construcciones de obra nueva en rutas N°26, N°31, N°41, N°43 en dos tramos, como dijo el ministro, un tramo finalizado hace pocos días, que va de la Ruta N°5 hasta la Ruta N°59 y está en ejecución d esde Ruta N°59 a San Gregorio de Polanco. Esto es en lo que refiere a obra nueva en rutas.

También tenemos la Ruta N° 59; Ruta N° 81, en Canelones, que se está ejecutando, y hay nuevos tramos que se están entregando a empresas para seguir haciendo todo lo que es la continuidad de la Ruta N° 81.

La Ruta N° 90 está en ejecución desde Guichón a Piedras Coloradas. Como dijo el ministro, el camino a la Balsa ya en el 2020 estaba en ejecución y esta obra está casi finalizada. Hay obras en camino del Tala, camino Los Cuadrados. Estos eran caminos de tierra y hoy se están transformando en caminería que va a soportar, más que nada, las cargas de la producción forestal.

Con respecto a las intervenciones actuales en puentes, hoy en día existen cuarenta puentes en los que hay obras; en algunos casos, se están haciendo puentes nuevos y hay una gran cantidad que se están interviniendo, pasando a puentes que soporten mayores pesos y ensanchándolos. En ese sentido tenemos intervenciones en Ruta N° 1. En Ruta N° 2 ocho puentes; en Ruta N° 3, cuatro puentes, más otros cuatro; o sea que son ocho en total; en Ruta 5, cinco puentes. En Ruta N° 31 se están terminando de ejecutar alcantarillas grandes; se ha hecho una totalidad de seis alcantarillas.

Hay obras en Ruta N° 41 y en Ruta N° 90. Ya mencioné camino a la Balsa, todo lo que es la conexión, la Picada de Oribe. Todo esto corresponde a ensanches y refuerzos de puentes.

Con respecto a obras que están en trámite, y en los próximos días en adjudicación, tenemos tramos en Ruta N° 4; en Ruta N° 7 hay 60 kilómetros de ruta a intervenir, desde Valentines a Santa Clara. Aquí se interviene en la base de la ruta -son bases cementadas- con nuevos tratamientos bituminosos. La obra en Ruta N° 7 ya fue licitada y ya está para entregar a la empresa ganadora, desde Vichadero hacia Rivera, 50 kilómetros, en dos tramos. Quedan los 50 kilómetros restantes para llegar a Rivera; tramo próximo a intervenir. La Ruta N° 67 en Canelones, de las Piedras a Sauce, 7 kilómetros; Ruta N° 19, con la intervención de dos nuevos puentes que hay que hacer en San Miguel. Acá también ya está adjudicada la empresa que va a hacer la obra. En Ruta N° 7 tenemos el puente Pedernal y luego hay intervenciones en Ruta N° 33, Ruta N° 81 para completar, como dije anteriormente; un tramo que quedó sin hacer en Ruta N° 6, desde Sarandí del Yí hasta la Ruta N° 41. También tenemos licitaciones para adjudicar para mantenimiento de rutas, como ser en la Ruta N° 8 de 147 kilómetros; otro tramo de Ruta N° 8 de 109 kilómetros; en Ruta N° 26 de 120 kilómetros y en la Ruta N° 44 de 70 kilómetros. Respecto a las PPP, que ya mencionó el señor ministro, este año tenemos más porcentaje de avance en las obras. El Circuito 1 hoy está en el 98 % de ejecución, el Circuito 3 pasó al 70 % de ejecución, y el Circuito 7, que comenzó hace pocos meses, va en el 18 % de ejecución.

En el plano que vemos en la pantalla -que no se nota mucho- observamos la intervención de los mantenimientos contratados, es decir, los 3.300 kilómetros repartidos en todo el país. Vemos que hay 303 kilómetros de obra nueva; 144 kilómetros en las concesiones, que son las intervenciones en la Ruta N° 5 y en la Ruta N° 8-; 583 kilómetros cubriendo las PPP, y la construcción y el refuerzo de 40 puentes.

Por ahí estaría dejando, señor ministro. Muchas gracias.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Solicitaría que el ingeniero Bilinski informe sobre algunos temas puntuales de avances.

SEÑOR BILINSKI (Carlos).- Yo soy ingeniero de la Dirección Nacional de Vialidad.

Me voy a referir a ustedes buscando abundar el sentido de estas obras que se han ejecutado durante el 2020, que en gran parte son complemento y continuidad de muchas que venían de atrás y de muchas que vendrán en el futuro.

En el Ministerio, durante este período, estamos abocados a generar las obras necesarias para actualizar la red nacional al funcionamiento que hoy nos requiere el movimiento de cargas y de tránsito en Uruguay. En nuestro país históricamente el tránsito ha sido radial hacia Montevideo por un tema de puerto y de pueblos de producción en el interior pero hoy, además de estar creciendo el tránsito radial, existe un tránsito trasversal muy importante. Esto nos obliga a una actualización de la red nacional para atender esos tránsitos- modos, y en ese sentido las obras que se están plasmando en este plan de obras, que ha sido ejecutado durante los años 2020 y 2021, refuerzan las acciones.

Dentro de las obras ejecutadas en el año 2020, como bien dijo el director, hubo un paquete de obras que tienen que ver con el tránsito trasversal, que está muy vinculado con UPM, que son las obras relativas al programa forestal, que involucró la ejecución de las obras de Ruta N° 43, entre San Gregorio y la Ru ta N° 5 -tal como fue mencionado- ; en la Ruta Nº 59; en la Ruta Nº 4; en la Ruta Nº 20, y en los caminos a Tala, a Cuadrado y a Arbolito, que atienden a complementar la red principal con estos tramos colectores.

Complementariamente, tenemos el plan de puentes, que como bien dice el director este año abarcó más de cuarenta obras e involucra el refuerzo a los nuevos tránsitos pensando ya en cargas por tritren y por bitren, y en los nuevos anchos de calzadas, asegurando la seguridad en la circulación, sobre todo, para evitar los accidentes de frente.

En ese sentido, se ha trabajado en este paquete de puentes, en este paquete de obras. También tenemos una serie de obras como las de la Ruta Nº 20 -de Ruta Nº 24 a Ruta Nº 23-, obras en la Ruta Nº 30 y obras en Ruta Nº 12, que han terminado de completar la malla trasversal, que requiere un refuerzo.

Todas estas obras apuntan al refuerzo del pavimento para mayor carga estructural y el ensanche de plataformas para generar condiciones geométricas más seguras para la circulación, asegurando en todo los casos anchos de calzadas de 7,20 metros, y en algunos casos con banquinas más o menos importantes en función de de la necesidad. De alguna manera, se trata de levantar el estándar de seguridad en lo que tiene que ver con la red nacional.

Dentro de estas obras también tenemos algunos emprendimientos de intercambiadores a desnivel, por ejemplo, en la UAM -en la Ruta Nº 5 y camino Luis Eduardo Pérez-, en la Ruta Interbalnearia, en algún otro punto como la entrada sur a Canelones o en los intercambiadores a desnivel que buscan aumentar la seguridad de los cruces que hoy en día se vuelven muy complicados por el alto volumen de tránsito.

Quería trasmitir este pantallazo sobre la orientación de las obras que se abordaron en el ejercicio 2020 y que se están encarando en el 2021. Espero haberles ilustrado mejor el sentido de estas obras.

Muchas gracias.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Dentro de lo que visualizamos que también puede resultar de importancia para los señores diputados, solicito que intervenga el señor subsecretario para que se refiera al Focem I y Focem II, que es un tema que aún no hemos mencionado.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Es un gusto comparecer en la Comisión de Presupuestos integrada con la de Hacienda, de la

Cámara de Representantes, acompañando el señor ministro, José Luis Falero, al equipo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y a los presidentes de AFE y de la ANP.

Con respecto a los proyectos Focem I y II, que se encuentran en la órbita del Ministerio, queríamos pasar raya al estado de estas iniciativas ferroviarias y brindar la información necesaria a este Parlamento.

Inicialmente, Focem I era un proyecto consistente en la rehabilitación de la línea Pintado- Rivera que fue reformulado luego de que apareciera en escena el proyecto del ferrocarril central, pasando a ser un proyecto de rehabilitación de la vía Paso de los Toros- Rivera.

En lo que tiene que ver con Focem II, la línea del litoral, era un proyecto que originariamente fue pensado para rehabilitar la línea ferroviaria de los tramos Piedra Sola- Algorta y Algorta- Salto Grande.

En lo que respecta Focem I, el monto total del proyecto estuvo previsto en US$ 74.830.970, consistente en un aporte Focem de US$ 50.100.000 y en una contrapartida local de US$ 24.730.000, con un plazo de ejecución de 36 meses.

Ese proyecto se llevó adelante y tuvo una adenda de cambio de alcance -lo que comentaba recién- en el tramo Paso de los Toros- Rivera por la obra del ferrocarril central. Los trabajos de obra finalizaron en enero de 2019, la recepción provisoria se realizó en dos etapas, en mayo de 2019 y en junio de 2019, y actualmente el proyecto está en etapa de recepción definitiva de obra.

Hay que tener en cuenta en este proyecto que había una compra previa de rieles por US$ 11.000.000 para utilizarse en el tramo Pintado- Paso de los Toros, pero al reformularse la obra no se utilizaron y se asignaron a Focem II. Allí hubo una diferencia en la que el Ministerio de Economía y Finanzas puso US$ 6.600.000, quedando un saldo de US$ 4.400.000 que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas adeuda al Focem y que se está negociando en este momento.

En lo que tiene que ver con el proyecto Focem II, la rehabilitación de la línea del litoral, el Ministerio a través de la Dinaplo realizó dos llamados a licitación pública a efectos de rehabilitar la vía férrea de los tramos Piedra Sola- Algorta y Algorta- Salto Grande. Por resolución de 22 de junio de 2015 se dispuso adjudicar la obra a la empresa Comsa, de Argentina. Se firmaron los contratos, la entrega de predios fue en julio de 2016 y comenzaron las obras. Se preveía para esa obra de dos tramos 18 toneladas por eje y 40 kilómetros de velocidad -según la norma ALAF 5- y un puente para 20 toneladas, con un monto total del proyecto de US$ 127.300.000, compuesto por un aporte Focem de US$ 83.520.000 y una contrapartida local de US$ 43.780.000, con un plazo inicial previsto de obra de 24 meses.

Con fecha 25 de junio de 2018 el entonces subsecretario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas solicitó ampliar el plazo de la licitación en 24 meses -es decir, en 100 % adicional- a efectos de contar con suficiente tiempo para la ejecución de todas las tareas relacionadas al proyecto.

En esa obra se fueron generando atrasos en la ejecución por parte de la contratista. Inicialmente hubo atrasos en la adquisición de suministros y luego en la ejecución de tareas. Se han aplicado multas a la contratista en ese sentido, y existen varios rubros en los que la cantidad ejecutada en la tarea fue superior a la prevista en el pliego.

O sea que allí hay algunas diferencias en torno al proyecto original y la obra realizada. En el 2019 Focem pidió que se definiera el alcance de la obra pues hasta que

no eso no se hiciera no habría más desembolsos. Esto enlentenció la obra y se generaron intereses por mora, que fueron pagados a la contratista.

Todo esto produjo que las partes acordaran modificar el alcance y ajustar cantidades de insumos y de tareas en la mencionada obra.

El 2 de setiembre de 2019 el Ministerio de Transporte presentó a Focem una solicitud de modificación del proyecto. A través de la Adenda 02, de octubre de 2019, se autorizaron los cambios solicitados, que incluyeron la modificación del alcance y el ajuste de la cantidad de insumos y tareas. En la Adenda se estableció que para los tramos Tres Árboles- Algorta y Algorta- Estación Queguay se fijara una reserva de contingencia para la Fase B) y para generar la conectividad regional.

En diciembre de 2019, al final del período de gobierno pasado, el Ministerio de Transporte presentó un proyecto para cambiar el destino previsto en Salto Grande y llevarlo al puerto de Paysandú. Esta iniciativa nunca fue aprobada por el Ministerio de Economía y Finanzas, no fue presentado formalmente y, además, es un proyecto de diseño que no contaba con el nivel de seguridad necesario para el tránsito que hubiera ocasionado llevar adelante esa obra y atravesar la ciudad de Paysandú.

(Ocupa la Presidencia el señor representante Constante Mendiondo)

——Queremos dejar en claro que este proyecto tuvo problemas de diseño desde el comienzo. Recién referíamos a la opción que se manejó en su momento por la Administración pasada de conectarlo al puerto de Paysandú y que no consiguió la aprobación del Ministerio de Economía y Finanzas. Hoy no se cuenta con los fondos necesarios por la modalidad que fue elegida en su momento, es decir, hacerlo con un préstamo Focem para culminar esta obra. El Ministerio está en la etapa de recepción provisoria de la obra, que finalizó efectivamente en diciembre de 2020, por un monto de US$ 102.700.000. Se están estudiando distintas alternativas para culminar la obra ferroviaria y darle una utilidad necesaria, que hoy quedó en el medio -digamos-, porque no tiene conexión con la línea Montevideo- Rivera que integra el ferrocarril central ni llegó a Salto Grande como originalmente estaba previsto.

Hoy por hoy el Ministerio de Transporte se encuentra estudiando distintas alternativas y conversando con la unidad técnica Focem, con la unidad técnica nacional Focem, con la Cancillería y con la OPP porque los préstamos Focem involucran distintas partes, son complejos, suponen un aporte importante para los países para llevar obra de infraestructura, y suponen una ingeniería y articulación compleja. Reitero que el Ministerio se encuentra trabajando en este proyecto para buscar una solución y poder culminar esta obra, que es de interés para el país.

Muchas gracias, señor ministro. Muchas gracias, señor presidente.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Como hemos dicho, a nosotros nos acompañan los directores de las distintas direcciones generales como la de Hidrografía, de Arquitectura, de Transporte, de Topografía, y también los presidentes de la ANP y de AFE.

Como comprenderán, todos ellos han tenido ejecuciones presupuestales, muchas de ellas que pueden resultar de importancia, pero quizás lo más conveniente sea que en la medida de las consultas que nos realicen los señores diputados vayamos respondiendo, si así les parecen. Obviamente, en todas ellas ha habido una fuerte actividad de ejecución presupuestal el pasado año.

Entonces, si a usted le parece señor presidente, esa parte la dejaríamos a iniciativa de los legisladores. Previo a eso, me gustaría referirme al articulado previsto en la rendición presupuestal…

SEÑOR PRESIDENTE.- Discúlpeme, señor ministro.

La idea es que ustedes hagan una exposición general sobre la rendición de cuentas y la ejecución presupuestal, luego viene una ronda de preguntas de los señores diputados y posteriormente se pasa al articulado.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Entonces, si le parece bien, yo creo que en lo grueso a mencionar pueden quedarme muchas cosas. Por supuesto que en Hidrografía no podemos ignorar la obra que se está realizando en los bañados de Rocha, ni en Arquitectura el trabajo que viene realizando esta dirección mediante los distintos convenios que tradicionalmente hace el Ministerio de Transporte o el que viene realizando en la construcción del Hospital del Cerro, y otros más.

Serían muchos, y quizás aburriríamos. Así que si a usted le parece, pasaría a las consultas y luego nos referiríamos al articulado, sobre el que vamos a hacer una intervención pues quizás solicitemos el retiro de algún artículo.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- Gracias, presidente.

Saludamos al señor ministro Falero, al señor subsecretario Olaizola, a los directores de la Secretaría y de las direcciones del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a los presidentes de la ANP y de AFE, y a los asesores que hoy nos visitan en el marco de la rendición de cuentas relacionada al Inciso 10, "Ministerio de Transporte y Obras Públicas".

Cuando el año pasado compareció el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en la instancia de discusión del presupuesto quinquenal nos presentaron diferentes planillas relacionadas a las obras que iba a encarar este Ministerio durante el quinquenio, y también lo que manejó el exministro Heber en varias oportunidades como obras de arrastre, que son normales cuando hay un cambio de gobierno. Esto ha pasado en los diferentes gobiernos y no nos llama la atención.

Por la información que ustedes nos brindan -que no la tenemos en papel para cotejar con lo presentado en el presupuesto quinquenal-, por lo que manejaron el señor ministro y los diferentes asesores que intervinieron para presentar la rendición de cuentas del 2020, surge que en su gran mayoría se continúo con lo que venía previsto de obra pública en el período pasado por cuestiones de tiempo y, ni que hablar, por lo aconteció a raíz de la pandemia, que retrasó el trabajo de los proyectos y de las obras públicas. Si bien la tarea de mantenimiento y construcción de las obras se paralizaron por tres semanas, no se pudieron realizar, como se tenía previsto, los proyectos para obra nueva.

Hasta que no tengamos la documentación no podemos cortejar. Lo vamos a hacer después. Adelanto que vamos a invitar al señor ministro y al equipo del Ministerio a la Comisión de Transporte y Obras Públicas, como es de estilo cuando hay un cambio de autoridades, a efectos de trabajar todos estos temas relacionados a dicho Ministerio, que no solo tienen que ver con vialidad, sino con la obra ferroviaria y portuaria, más lo de hidrografía y los contratos, como manejó el señor ministro. Por lo tanto, dentro de un tiempo lo vamos a tener en la Comisión y allí podremos cotejar lo que nos han dejado en papel para ver cuál fue realmente el avance de ejecución de la obra pública.

Tenemos algunas preguntas relacionadas a los anuncios manejados en el presupuesto quinquenal, fundamentalmente, los contratos Crema de rehabilitación y mantenimiento, que el exministro Heber manejó con mucha asistencia y como gran

novedad para la obra pública del ministerio durante el quinquenio. Acá tenemos un listado de los anuncios que hizo el ministro, que tienen que ver con esa iniciativa privada de los contratos Crema. Si bien vamos a detallar lo que tenemos, antes nos gustaría saber cuál es el esquema de financiamiento de esos contratos que el Ministerio tiene previsto realizar y cuál es el tope de las obras a financiar por esta vía de los contratos Crema.

Cuando hablamos de los contratos Crema nos referimos a la Ruta Nº 1 y a la duplicación entre la Ruta Nº 22 y la ciudad de Colonia. Esto lo ha trabajado el señor diputado Viera en conjunto con el señor diputado Colman -si no me equivoco-, del departamento de Rivera, en varias reuniones con el ministro y el subsecretario de Transporte para presentarles un proyecto para el nuevo trazado de esa duplicación, tan importante para unir Colonia con Punta del Este.

De acuerdo con la documentación presentada -y de acuerdo con la información que tenemos-, hay una resolución de la Presidencia de la República, de 24 de marzo de 2021, en la que se aprueba la iniciativa privada presentada por la empresa Ramón C. Álvarez, un proyecto en etapa de elaboración.

También tenemos en esa presentación de iniciativa privada para la Ruta Nº 9, relativa a la duplicación entre la Ruta Nº 8 y el paraje Los Cardos. Ahí hay una resolución de la Presidencia de 30 de noviembre de 2020. La iniciativa privada fue presentada por la empresa Traxpalco y el proyecto está en etapa de elaboración.

Estos últimos datos que venimos manejando quizás cambien y el avance sea mucho mayor.

Acá también tenemos la duplicación de la Ruta Nº 5 entre Florida y Durazno, una Resolución de 19 de enero de 2021; la iniciativa privada fue presentada por la empresa Ramón C. Álvarez, que es la que tiene el mantenimiento en ese tramo de ruta entre el peaje de Mendoza y el peaje de Centenario.

La empresa Hernández y González es la concesionaria del peaje de la Ruta Nº 5, desde los accesos hasta el arroyo Mendoza. Por la información que tenemos esta empresa tiene el contrato de mantenimiento, que ya manejamos.

Esta obra de duplicación no solo es de Florida a Durazno, sino que es desde Canelones a Durazno, de acuerdo con los anuncios que hicieron el señor ministro y el señor subsecretario en la presentación del presupuesto quinquenal. Es una obra más que bienvenida. Nosotros, que transitamos diariamente esa ruta, sabemos de las complicaciones que hay debido al importantísimo aumento del tráfico de vehículos y de camiones. Este aumento prácticamente se verá duplicado cuando esté en funciones y en operaciones la planta de UPM 2 ya que en la primera etapa, al no estar terminada la obra del ferrocarril central, la producción de la planta, desde Centenario hasta el Puerto de Montevideo, vendrá por la Ruta Nº 5.

Ahí hacemos un aparte para preguntar al señor ministro -si no junto al diputado Irrazábal no podremos volver a nuestro departamento- sobre las complejidades que tenemos hoy en el ensanche del puente sobre el río Yí en la Ruta Nº 5. Es una obra que se inició hace tres semanas y que realmente ha llevado a perjuicios de demoras importantes. El primer día, con una puntería envidiable, la empresa empezó la obra con el puente viejo sobre el río Yí inundado, lo que determinó que no se pudo desviar el tránsito liviano por la ciudad de Durazno. Vuelvo a reiterar que con una puntería envidiable de parte de la empresa que está realizando el puente se generaron más de 12 kilómetros de fila y más de una hora y media de demora para cruzar el puente que une el norte y el sur de Uruguay a través de la Ruta Nº 5, que es la ruta internacional más importante que hoy tenemos en el país.

Sabemos que ha habido conversaciones entre el regional de la Dirección Nacional de Vialidad, la empresa, la intendencia y la Policía Caminera para tratar de solucionar ese tema y que la demora no fuera tan importante. Sin embargo, en el día de ayer, en horas de la tarde, estando en la sesión de la Asamblea General, nos informaron que no solo ahora son los viernes y los lunes los importantísimos trancazos que se están dando, sino que ayer martes también se generó una demora muy importante. Quiere decir que esto, si no se soluciona rápidamente, vino para quedarse y sabemos que la obra del puente, de acuerdo con los anuncios que se han hecho, va a insumir un año y tres meses. Entendemos que entre todos tendríamos que tratar de solucionar esto, porque reitero que es la ruta que une el norte y el sur de nuestro país, y que es la ruta por la que transita la mayoría de los materiales de los trabajadores y de los empresarios que van a la empresa UPM, que está en obras en Centenario.

También queremos preguntar sobre los anuncios que hizo el entonces ministro Heber en el presupuesto quinquenal relacionados a la obra en la Ruta Nº 6, desde la Ruta Nº 19 hasta la Ruta Nº 26 -norte del departamento de Durazno y sur del departamento de Tacuarembó-, que fue vista con muy buenos ojos por los vecinos de esas localidades. De acuerdo con toda la obra que se viene realizando en la Ruta Nº 6 y lo que presentó el ministro respecto a la que se realizará en los próximos tiempos, eso va a estar uniendo la ciudad de Vichadero con Montevideo. Esto no solo dará posibilidades a la producción, sino también a los vecinos de esas localidades para llegar a Montevideo porque hoy, indudablemente, se tienen que desviar hasta la Ruta Nº 5 y hacer alrededor de 200 kilómetros más entre el ida y vuelta. Esa obra, vuelvo a reiterar, fue anunciada; no sabemos si está dentro de los contratos Crema, si va a ser ejecución propia del Ministerio. Esas son las preguntas que queríamos realizar.

En cuanto a las obras asociadas a UPM en Centenario, sabemos que está avanzado el proyecto del baipás y el puente que une Centenario con Paso de los Toros. Quisiera preguntar en qué etapa de avance está, si ya está la empresa adjudicada, si está la firma del contrato y cuándo se empieza a realizar ese puente, que también es más que necesario no solo cuando esté en operación la planta de UPM, sino también para la llegada de los montes cosechados en diferentes localidades de los alrededores de Paso de los Toros y Centenario.

Otras obras que fueron anunciadas por el Ministerio tienen que ver con la Ruta Nº 9, la obra entre Pan de Azúcar y Rocha. Esta fue una iniciativa privada, presentada y aprobada por resolución de Presidencia el 2 de febrero de este año. Según la información que tenemos, ahí el plan de obra no se encuentra dentro de los contratos Crema.

El acceso y el puente de la Charqueada es una obra que también ha sido muy anunciada por las autoridades del Ministerio. Ahí no tenemos mayor información, salvo el anuncio que se realizó. El señor subsecretario Juan José Olaizola ha manifestado en varias oportunidades que se están realizando estudios y que estos han dado complejidades en la zona de los terrenos que se están estudiando. No es posible una construcción tradicional y se trataría de incursionar en soluciones técnicas, pero con un costo mucho más elevado al previsto en una primera instancia. Aquí tendríamos preguntas sobre la autorización ambiental, los estudios que se han realizado, pero lo dejaremos para más adelante para no acaparar el uso de la palabra.

En cuanto al baipás de Ruta Nº 8 en la ciudad de Minas, hay una resolución de Presidencia del 19 de enero de 2021 por la que se aprobó la iniciativa privada presentada por Traxpalco.

Tendríamos preguntas sobre el tema de la fiscalización electrónica, pero ahí ya entraríamos en el articulado de lo que presentó el Ministerio, así sería para más adelante.

Nos gustaría saber, porque también fue el compromiso del señor ministro, si han podido tener un cronograma con las fechas de la realización de las obras del año 2021 hacia delante.

Acá hay una preocupación que no es solo del sindicato de trabajadores de la construcción sobre el futuro de la obra pública vial, sino también de la Cámara de la Construcción, de su presidente, que ha hecho manifestaciones, y las voy a leer textualmente, para que no se malinterprete. Él dice: "Tenemos claro que las obras de la tercera planta de celulosa y el Ferrocarril Central terminarán y no visualizamos" -hasta el día de hoy no se visualizan- "cuáles serán los nuevos motores que sostengan a la construcción. […]". En otra parte dice que es necesario "contar con un plan ambicioso de inversión en infraestructura para reactivar la economía y generar empleo […]", como la salida de la crisis. Y al final de esta entrevista que le hace la revista *Construcción*, de mayo, junio y julio de 2021, después de aclarar que la pandemia ha demandado mucha atención de las autoridades, así como también recursos, dice: "Pero controlada la pandemia, resultará imperioso contar con planes de inversión concretos, mecanismos de financiamiento alternativos y "apurar el paso" de la gestión para reactivar la economía y generar empleo, sobre todo generar empleo, porque esta es la situación más angustiante que afecta a tantos uruguayos. Y a ese respecto, aún nos queda mucho por hacer".

El presupuesto de Transporte presentado en el presupuesto quinquenal y el avance de obras que ustedes nos han manifestado -sobre las que han dejado la documentación de lo realizado- en la rendición de cuentas de 2020 y lo que se está haciendo en este año, es la preocupación que tenemos, porque, indudablemente, los anuncios que se hicieron cuando se presentó el presupuesto quinquenal fueron por más de US$ 2.300.000.000 en el quinquenio. Ojalá que se pueda concretar para darle un nuevo salto de calidad a la infraestructura pública, tanto vial, ferroviaria y portuaria, como se realizó en el quinquenio pasado cuando la inversión fue por más de US$ 2.300.000.000, sumado a las PPP que, como dijo el señor ministro y el señor subsecretario, algunas están finalizadas, otras en ejecución, y hay otros contratos que están siendo firmado o que han sido firmados por el Ministerio en estos días.

Saludamos también ese nuevo contrato de la segunda parte PPP 3, que tiene otro número, que es la continuación de la Ruta Nº 14 desde Sarandí del Yí hacia el este, hacia el departamento de Rocha, en la Ruta Nº 15.

Estas son las consultas generales que tendríamos por ahora para hacer relacionadas a la obra pública vial, al ferrocarril central y al avance de obras. Sabemos que es una PPP que viene avanzando, pero que se ha enlentecido en algún momento. Queríamos saber cómo viene el avance de obra de esa obra tan importante que une el Puerto de Montevideo con la ciudad de Paso de los Toros.

Por ahora, señor presidente, es lo que teníamos para manifestar y preguntar al señor ministro y a su equipo.

SEÑORA REPRESENTANTE OLIVERA PESSANO (Ana María).- Le doy la bienvenida a la delegación.

Primero quiero hacer una consulta antes de hacer las preguntas. Pensé que iba a haber una intervención general. En realidad, yo no voy a hablar de las obras viales; iba a hablar de Hidrografía.

Entonces, no sé si ustedes habían pensando presentarlo después o, directamente, ya puedo hacer las preguntas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Señora diputada: la Mesa entendió que Hidrografía, ANP, AFE y otras direcciones responderían frente a las preguntas posteriormente.

SEÑORA REPRESENTANTE OLIVERA PESSANO (Ana María).- ¿Puedo hacerlas ahora, entonces?

Lo que voy a decir es muy breve porque hace referencia a dos aspectos.

Obviamente, nosotros vemos, sin lugar a dudas, una disminución del presupuesto de la Dirección Nacional de Hidrografía. En principio, nos explicamos eso porque la Dirección Nacional de Hidrografía, según el artículo 348 de la ley de urgente consideración, dejó de administrar once puertos deportivos; o sea, pasaron a la ANP. Pero ¿cuál es nuestra preocupación? Que, en realidad, este presupuesto vinculado con los once puertos deportivos no está explicitado ni en la ANP. Entonces, nuestra preocupación es cómo se está llevando adelante esto; cómo se está llevando adelante esta transición; dónde están ubicados los recursos, vinculados con los puertos deportivos, o es que todavía están en un limbo en el proceso de transición. Nos parece que no es nada menor y, a su vez, hay una acumulación de conocimiento respecto al tratamiento de los puertos deportivos de parte de la Dirección Nacional de Hidrografía, y queremos saber cómo se está aprovechando desde la ANP. Esto está vinculado con el artículo 348 de la ley de urgente consideración. Nosotros pensamos que la disminución de recursos estaba atada con eso, pero no vemos los recursos dirigidos a esto en el otro presupuesto.

En segundo lugar, nos vamos a referir a algo poco más puntual. Estuvimos buscando algunas obras, en particular en el Tomo II. Hay dos obras que en principio están detenidas, más allá de que esto no figura como tal en el Tomo II. Me refiero -estoy hablando de la Dirección Nacional de Hidrografía- a la obra de Punta Carretas, que formalmente no está interrumpida. De hecho, en el Tomo II se dice que continuó la obra de recalificación -se plantea de esa manera-, pero en realidad en este momento no hay actividad en la obra -esa es la información con la que contamos.-, en particular en la obra de la escollera, cuya consolidación no está concluida y, por lo tanto, el trabajo avanzado corre riesgo y lo pone en una situación de vulnerabilidad ante posibles temporales.

La segunda obra que nos preocupa, porque está vinculada además con un proyecto de una gran integralidad, es la del Anglo, que también está detenida. Con respecto a esta obra, el señor diputado Constante Mendiondo realizó un pedido de informes el 10 de febrero al Ministerio, que hasta la fecha no ha sido respondido. El pedido de informes no solamente se dirigió al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, sino también al Ministerio de Relaciones Exteriores, porque en concreto esta obra está vinculada con que el Anglo es patrimonio de la humanidad y, por lo tanto, hay que dar cuenta de cada obra, de cada proyecto, de cada propuesta, que se realice allí. En realidad, el Ministerio de Relaciones Exteriores sí contestó. Dijo que nuestra delegación ante Unesco se enteró de la paralización de las obras por la prensa local. Por lo tanto, en relación a estas dos obras, nosotros queremos saber por qué la decisión de la paralización, cómo se da la continuidad, dado que no encontramos en la rendición de cuentas la respuesta a esta pregunta. En la rendición de cuentas se habla de la Dirección Nacional de Hidrografía, se da cuenta de las obras ejecutadas; en el Tomo II también, pero encontramos una inconsistencia con relación a la obra de Puntas Carretas y, directamente, con relación a la obra del Anglo. En el Tomo II solo se la nombra sin decir lo que sucedió, lo que está sucediendo, ni la propuesta hacia el 2022.

Este era planteo.

Muchas gracias, señor presidente.

SEÑOR REPRESENTANTE VIERA (Nicolás).- Quiero dar la bienvenida a la delegación, al señor ministro, al señor subsecretario y a los demás integrantes.

Cumpliendo con el funcionamiento de esta Comisión, procederé a hacer algunas consideraciones generales respecto a este Inciso, a cuenta de más cuando podamos entrar en el articulado. Me interesan también abordar algunos temas en su globalidad.

Primero que nada, quería decir que tenía algunas preguntas pensadas que el señor subsecretario Olaizola cuando me recibió la semana pasada me las evacuó, así que evito realizarlas ahora. Le agradezco una vez más su disponibilidad.

El señor diputado Martín Tierno hizo algún comentario en titulares respecto a un proyecto que manejamos para el departamento de Colonia, referido a terminar con doble carril la Ruta Nacional Nº 1, desde Tararitas a Colonia del Sacramento. Pero más allá de que nos interesa tener ese tema siempre en agenda -y sabemos que el Ministerio viene trabajando técnicamente en ese sentido-, no es de rendición de cuentas, sino que es, sobre todo, de proyección de trabajo y, por lo tanto, pretendemos que siga estando presente.

Me interesa, particularmente, conocer en líneas generales en esta instancia -por eso dije al principio a cuenta de poder conocer algún otro detalle- lo comprendido en los artículos 164 y 165 de esta rendición, dado que he tenido reiteradas solicitudes de reuniones, principalmente, con la Unión de Transportistas de Colonia -la cual se ha concretado-, Utraco, que planteó que ellos entienden como que se desregula el transporte profesional de carga. Por lo tanto, no se entiende mucho cuál es el espíritu que engloba esos dos artículos. De hecho, tanto la ITPC como Ultraco, que estuvieron en esta Comisión dando su punto de vista, han planteado este tema en el marco de una decisión inconsulta del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que no ha englobado un diálogo real con las gremiales de transporte, que no se los ha escuchado. Por lo tanto, esta solicitud de entrevista a los legisladores se ha dado en todo el territorio nacional para plantear la preocupación real que tiene este grupo de transporte profesional de carga respecto a esto, ya que no se comprende bien a qué se debe que esté este tema en la rendición de cuentas, cuál es el beneficio real y para quiénes

Esa es una pregunta general que nos interesa, sobre manera, saber su cometido.

Por otro lado, en cuanto a los peajes, quiero plantear algunos temas, y uno de ellos está involucrado en el artículo 159. Nos interesa también saber cuáles son los alcances generales respeto a la obligatoriedad del pago automático de los peajes y, sobre todo, poniendo foco especial en la pérdida de fuentes laborales que eso supone. Referido también al tema de peajes, queremos consultar al Ministerio, debido a que el señor subsecretario Olaizola estuvo hace algunos días en Colonia -me invitó a participar y no pude estar- y, según algunos trascendidos de prensa y de acuerdo a las citas que hacen de sus palabras, establecen la posibilidad -que está a estudio del Ministerio- de generar un peaje en inmediaciones de la Ruta Nº 21, en el departamento de Colonia. Por lo tanto, también… El señor subsecretario me dice que no con la cabeza. En todo caso, me interesa que se aclare esa situación; es decir, a qué se debe y si efectivamente está en la agenda del Ministerio tomar ese tema e instalar un peaje.

Finalmente, quiero hacer una pregunta general de puerto, porque casi nunca me entero cuando el presidente de la ANP va a Colonia. Me interesa saber cuáles han sido las inversiones -muchas de ellas se han anunciado a través de los medios de comunicación- respecto, particularmente, al Puerto de Colonia, siendo este el principal puerto de pasajeros del país.

Por acá me quedo. Después, cuando entremos en el articulado, tengo alguna pregunta puntual para hacer.

SEÑOR REPRESENTANTE UMPIÉRREZ DIANO (Javier).- Antes que nada, quiero saludar a la delegación del Ministerio.

Siguiendo el planteo que hacía el señor diputado Martín Tierno en general, quería presentar algunas cuestiones en particular referentes al departamento de Lavalleja.

Hay un tema que ya venía presupuestado del anterior gobierno, que tiene que ver con la Ruta Nº 14 y la PPP. En alguna visita del anterior ministro Heber a la localidad de Batlle y Ordóñez nos planteó que había una modificación y que eso estaba a estudio. No sé si en realidad ya se pudo resolver. Es una obra muy importante para las localidades de Batlle y Ordóñez y Zapicán, donde se podría decir que había un trazado paralelo a lo que es la actual Ruta Nº 14, en ese tramo. Me gustaría saber si esto ya está definido, cuándo se haría la obra, de qué manera, y si se continúa con lo que tiene que ver con la participación público privada.

Otro planteo que también viene del gobierno anterior, que en definitiva no se pudo avanzar, refiere a una muy buena obra en la Ruta Nº 60, que une Minas con Piriápolis. Ahí se hizo una obra fantástica no solo de pavimentación de todo el tramo, sino también de puentes y rotondas. Y quedó pendiente de estudio el ingreso al Parque de Vacaciones de UTE, que es un lugar muy concurrido, evidentemente. El ingreso es bastante peligroso porque no hay ningún tipo de baipás o rotonda que pueda minimizar la peligrosidad en el tránsito en esa zona. Nos gustaría saber si hay algo planificado en ese sentido porque ha sido reclamado en muchas oportunidades, así como también en la Junta Departamental, y nosotros lo hemos conversado desde el período anterior.

El tema de los peajes está en el articulado, y es algo que nos preocupa. Hemos mantenido conversaciones no solo con integrantes del Sutcra, sino también con la gente de los peajes. No escuché si se dijo algo -capaz que me lo perdí, y pido disculpas porque tuve que salir un momentito- sobre los convenios en los cuales el Ministerio está trabajando. Quisiera saber si lo presupuestado se está llevando adelante o ha sido muy complejo avanzar en los convenios que hace el Ministerio de Transporte y Obras Públicas con instituciones privadas, principalmente.

Por otro lado, dejo planteado el tema del baipás en el departamento de Lavalleja, que, como decía el señor diputado Martín Tierno-, es una obra sumamente importante y necesaria.

En primera instancia, lo dejaría por ahí. Pero me interesaría sobre manera conocer lo que tiene que ver con la Ruta Nº 14 porque, reitero, es una obra sumamente necesaria, proyectada, planificada, y que no sabemos qué imponderables ha tenido en este año del nuevo gobierno.

Muchas gracias, señor presidente.

SEÑOR REPRESENTANTE CAGGIANI (Daniel).- Quiero dar las gracias al señor presidente, a los integrantes de la Comisión y a la delegación Ministerio de Transporte y Obras Públicas, al señor ministro Falero, al señor subsecretario Olaizola, viejo integrante de esta Casa, y a todos los directores.

Es un gusto tratar de echar un poco de luz en el tema de la rendición de cuentas y ver cómo se está desarrollando una de las áreas fundamentales que tiene el Uruguay para generar mejores niveles de competencia y, sobre todo, competitividad en el exterior. Esto es cómo desarrollamos mejores obras de infraestructura. Sin duda, el Uruguay tiene por delante un desafío muy importante, sobre todo, teniendo en cuenta que el gobierno, el

presidente de la República y las principales autoridades de gobierno han planteado que uno de los elementos fundamentales de la recuperación de la crisis económica y social que estamos viviendo hoy, sin duda, es la obra pública, que es mucho más amplia que la cartera que tiene el propio Ministerio de Transporte y Obras Públicas. No cabe duda de que el Ministerio tiene un rol de articulación muy importante y juega un papel fundamental, y también en otras áreas que tienen que ver con la necesidad de que el Uruguay pueda ser un punto de interconexión con la región, con ese mercado ampliado que es el Mercado Común del Sur. Para el Uruguay y, sobre todo, para el sector logístico, para el sector de servicios y para las exportaciones nacionales, es muy importante, ya que nos permite generar mano de obra nacional y mayores niveles de producción. Creo que ahí hay un déficit importante, más allá de los fundamentales esfuerzos que se han hecho a lo largo de la historia para lograr mejores niveles de competitividad y, sobre todo, ser competitivos a nivel regional e internacional. En ese sentido, creo que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tiene siempre un rol fundamental, y es bueno analizar a la luz de los acontecimientos que están viviendo también los países de la región algunos elementos que nos parecen muy importantes. En primer lugar, porque en materia internacional y, sobre todo, regional, está habiendo iniciativas importantes en lo que refiere a desarrollo portuario, a desarrollo de canales de navegación y también a desarrollo de decisiones en materia de administración de algunos canales, por ejemplo, el de la Hidrovía Paraná- Paraguay. Esto, sin duda, puede tener una repercusión importante, sobre todo en ese papel fundamental que tiene el Uruguay de ser un gran mercado de atracción de las cargas regionales y ser el punto cero de la Hidrovía. A nosotros esto nos preocupa. Nos preocupa cómo nos posicionamos como país; cómo nos posicionamos en términos de generar mejores servicios logísticos, tanto ferroviarios, como a nivel de las vías navegables, fluviales, marítimas, porque en realidad ahí nos va la vida. Como nación, uno de los puntos principales es ese: generar servicios logísticos mucho más competitivos con la región y, sobre todo, ser responsables y serios en ese sentido.

Creo que cualquier iniciativa en materia presupuestal debe contar, por lo menos, con una mirada a ese respecto. Lamentablemente, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas es uno de los que ha sufrido uno de los recortes más importantes en materia presupuestal. Los números expresan lo que ha sido el abatimiento a nivel presupuestal de la Dirección Nacional de Vialidad, casi un 64 % menos de ejecución o, por lo menos, en el establecimiento de los presupuestos, para poder desarrollar algunas obras. El Ministerio se ha referido a eso, y el señor diputado Martín Tierno hizo comentarios acerca de algunas iniciativas en materia privada para poder solventar esa situación. Pero creo que ese no es un buen mensaje desde el punto de vista de lo que significa el esfuerzo nacional y, sobre todo, el presupuesto público para dinamizar la economía nacional y, también, las obras en infraestructura, que generalmente tienen bajo retorno desde el punto de vista económico, que son muy cuantiosas, y a veces el sector privado tiene cierta aversión a desarrollar iniciativas en ese sentido. Creo que ahí hay un papel fundamental del Estado, de las empresas públicas. Esa situación para nosotros es bastante preocupante en términos generales. En un momento donde el Estado nacional, los Estados nacionales a nivel internacional y, sobre todo, la obra pública juega un papel muy importante de dinamismo, por lo menos los números que muestra el Ministerio de Transporte y Obras Públicas -no tanto en los niveles de ejecución, sino en los niveles de presupuesto que se establecen- son bastante bajos. Creo que no han tomado, lamentablemente, la debida relevancia que va a tener para la reactivación económica.

Quería hacer alguna serie de preguntas más específicas, además de las que han hecho los compañeros y compañeras de la Comisión de Transporte y Obras Públicas y

de la Comisión de Presupuesto integrada con Hacienda, vinculadas con el transporte ferroviario. En ese sentido, queremos saber cuáles son las obras propuestas que están señaladas para llevarse a cabo y cómo se van a realizar, habida cuenta de otras preguntas que se van a hacer con respecto al proyecto de Ferrocarril Central y también a algunas preocupaciones que tenemos en ese sentido.

Queremos saber cuál va a ser el plan de obras ferroviarias para el período, porque en el programa del Partido Nacional se promovió una ambiciosa puesta a la infraestructura ferroviaria y se hablaba de rehabilitar las líneas de Río Branco, el ramal Algorta- Fray Bentos, el acceso ferroviario al Puerto de Nueva Palmira de Mercedes, la construcción de los polos logísticos multimodales con conexión ferroviaria en Rivera y Salto, y también se le sumaba la rehabilitación de la línea Minas, que era uno de los proyecto que se planteaba en alguno de los materiales que se habían distribuidos en campaña electoral. Nosotros queremos saber sobre todo cuál es el plan de obras que se tiene para el ámbito ferroviario, fuera de la obra del Ferrocarril Central, que sin duda es muy importante para el Uruguay, pero que no es la única obra en materia ferroviaria que nos interesa conocer.

En ese sentido, también queremos conocer algunos aspectos que tienen que ver con las vías navegables, las obras hidráulicas y los puertos deportivos. Algo preguntó la señora diputada Ana Olivera acerca de la detención de las obras que se estaban realizando en Punta Carretas y en el ex frigorífico Anglo. A nosotros, nos gustaría conocer un poco más sobre otros aspectos, sobre todo, teniendo en cuenta el presupuesto de la Dirección Nacional. Digo esto porque hubo cambios normativos, y algunos puertos deportivos pasaron a la órbita de la Administración Nacional de Puertos. Sabido es que la Administración Nacional de Puertos tiene de por sí, por sus características institucionales y por su especialización, un trabajo muy importante con respecto al transporte de carga, no tanto así en relación a los puertos deportivos. Lo cierto es que hubo un cambio a partir del artículo 348 de la Ley de Urgente Consideración: se pasaron once puertos deportivos de cinco departamentos y terminales de pasajeros locales a la órbita de la Administración Nacional de Puertos. Queremos saber cómo se ha avanzado en la implementación del artículo 348, que prevé asignar los recursos para las inversiones en los puertos deportivos. En el mensaje presupuestal se hace referencia a algunos recursos que estarían, todavía, en grado de estimación; por lo menos, eso es lo que figura. Para nosotros es fundamental conocer un poco más sobre esta situación, porque los puertos deportivos tienen funciones muy importantes, entre otras, como servicio turístico. Para el Uruguay, los servicios turísticos son muy valiosos, porque generan ingresos muy importantes. Además, debemos tener en cuenta que esta es un área muy afectada por la pandemia a nivel internacional y en nuestro país, también. En ese sentido, hay un componente muy importante de preocupación en el sector. Así que queremos saber cómo se viene desarrollando esa tarea.

Por otra parte -esta consulta es casi una desviación como integrante de la Comisión de Asuntos Internacionales-, hay tres o cuatro temas que nos interesa conocer.

El subsecretario Olaizola adelantó algunos pormenores acerca del Fondo para la Convergencia Estructural y la obra que se estaba desarrollando en el ramal ferroviario. Seguramente, la diputada Bottino va a hacer alguna pregunta al respecto.

Como decía, hay tres o cuatro temas sobre los que nos interesa conocer cuáles han sido los avances. Algunos, están vinculados directamente con el trabajo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y otros forman parte de un trabajo tangencial de la Cartera, ya que hay comisiones binacionales que se ocupan de ellos, además de la Administración Nacional de Puertos. Me refiero a obras que, inclusive, el presidente de la República ha

definido por lo menos públicamente como prioritarias en el plan de reactivación económica. Nosotros queremos saber qué grado de avance y concreción se ha tenido en ese sentido.

Por un lado, consulto sobre el necesario desarrollo de la hidrovía del río Uruguay, sobre todo, del lado norte, de Salto para arriba. Sin duda, esta obra tiene una vinculación trinacional: no solo entre Argentina y Uruguay, sino también con Brasil. El presidente ha sido uno de los principales defensores de avanzar en la canalización y el dragado del río Uruguay, para establecer una vía navegable. Sabemos que se trata de un proyecto de muy alto impacto en esa zona del país y que requiere un grado de inversión muy importante. Queremos saber cuáles han sido los avances en ese sentido y qué noticias tiene el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en tanto organismo que articula la infraestructura nacional y, sobre todo, la de las hidrovías.

También queremos saber si hay alguna novedad -habida cuenta de que mañana recibiremos al Ministerio de Relaciones Exteriores- acerca del desarrollo del puente entre Bella Unión y Monte Caseros. Sin dudas, este es un proyecto muy importante. El presidente de la República estuvo en Bella Unión hace muy poco tiempo -en el comienzo de la zafra de la caña- e hizo manifestaciones públicas al respecto. Queremos saber, desde el punto de vista del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que ha avance ha tenido.

Otro proyecto que sin dudas es muy importante -el presidente de la Cámara de Representantes es del departamento en el que se va a llevar adelante, y el presidente también ha hecho alguna apreciación al respecto- es el desarrollo de la hidrovía de las lagunas -así se conoce-, es decir, la hidrovía de la Laguna Merín. Sabemos que ha habido algunas novedades. De hecho, el presidente de la República, cuando estuvo en Brasil, lo planteó como uno de los ejes centrales. Queremos saber qué novedades hay en este sentido, y si se ha avanzado en el dragado que se establecía.

Quiero hacer una pregunta más personal, pero también política sobre un asunto que me interesa porque integré la Comisión de Transporte en el período en que se aprobó este proyecto, así que conversamos y trabajamos bastante al respecto. Me refiero al puerto de aguas profundas en las costas oceánicas de Rocha. Se trata de un proyecto de una vocación nacional que, además, tiene una dimensión histórica muy profunda para el Uruguay. Se ha avanzado de manera diferente -por decirlo de alguna manera- en lo distintos períodos de gobierno. Queremos saber la posición del Ministerio de Transporte y Obras Públicas con respecto al avance de este proyecto, que es estratégico para nuestro país, que le va a permitir tener en las costas oceánicas un puerto de al menos más de 20 metros de profundidad y, sobre todo, no depender de los vaivenes y el relacionamiento internacional o binacional, que a veces puede ser complejo.

Termino mi intervención con una pregunta muy concreta -también se la vamos a hacer al Ministerio de Relaciones Exteriores- al presidente de la Administración Nacional de Puertos.

Nos gustaría conocer cuál ha sido el avance del dragado del canal de acceso al puerto de Montevideo. Se hablaba, en principio, de 14 metros; después, de 13 metros con opción a hacer una segunda licitación por 1 metro, luego de que se pudiera establecer algún relacionamiento en la Comisión Administradora del Río de la Plata. A su vez, esto estaba concatenado con dos o tres proyectos que Argentina está desarrollando de manera muy importante, que tienen que ver con el canal Magdalena y la reorganización desde el punto de vista institucional de la administración del dragado de la hidrovía que, sin duda, para el Uruguay es muy importante. En este sentido, nuestro país ha tenido una serie de posicionamientos.

Imagino que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha trabajado de común acuerdo tanto con la Comisión Administradora del Río de la Plata como con la Administración Nacional Puertos, en relación al mantenimiento del canal Punta Indio y la situación que se da en esos canales de acceso al puerto de Montevideo.

Espero no haber sido muy entreverado en mi exposición. No pretendo que me den respuestas pormenorizadas, pero sí conocer su opinión sobre aspectos que son centrales para el desarrollo del Uruguay.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Comienzo mi intervención saludando a toda la delegación presente.

Siguiendo la línea que marcó el diputado Caggiani, me voy a referir a un tema específico: el ferrocarril central.

En la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas hemos tenido información permanente del anterior gobierno y del actual con respecto a este proyecto que, sin ningún tipo de dudas, consideramos estratégico para el Uruguay.

Somos conscientes -dado que se nos ha informado permanentemente- de que han surgido dificultades con respecto, por ejemplo, a las expropiaciones y también modificaciones al proyecto inicial que se han realizado luego de negociaciones con algunos colectivos sociales vinculados a ciudades o pueblos por donde pasaba el trayecto. Se trata de decisiones técnicas que parecen razonables, pero que generan dificultades a la hora de concretar el cronograma previsto inicialmente. Por lo tanto, voy a hacer algunas preguntas y algunos comentarios al respecto.

En cuanto a las demoras que todos constatamos que se han ido generando, recuerdo que el anterior ministro, en comparecencias ante la Comisión de Transporte, señaló que si no se podía avanzar más rápido -inclusive, constatando las dificultades que existían-, planteó realizar inversiones de refuerzo en la Ruta N°5, previendo que el transporte que esta previsto -valga al redundancia- realizar en el ferrocarril tal vez no llegue suficientemente a tiempo para cubrir las expectativas y las demandas de UPM 2 y de otros emprendimientos productivos para trasladar sus productos al puerto de Montevideo.

El principal motivo es, obviamente, el que acabo de señalar: las dificultades que surgieron a partir del aumento de expropiaciones por las modificaciones técnicas del proyecto.

La pregunta concreta es si se mantiene la alternativa de realizar inversiones en la Ruta N°5, por la no culminación en plazo del proye cto del ferrocarril central.

Asimismo, y según lo informado por esta Administración -fundamentalmente a través de medios de comunicación-, como consecuencia del proceso de ejecución de las obras, actualmente, la cantidad de suelos que hay que tratar y modificar aumentó aproximadamente hasta 10.000.000 metros cúbicos. Esto surge de las modificaciones que ha sufrido el proyecto desde su planificación. Recuerdo que entre 2016- 2017 -si no estoy mal de memoria- sufrió esas modificaciones. Esta situación, que es completamente ajena a la Administración, es responsabilidad directa del contratista -según lo que se estableció en su momento-, que debe asumir todas las tareas y todos los costos de asociados para cumplir con la obra según el proyecto definido y definitivo.

Quisiera preguntar, primero, si se completó el proceso expropiatorio y, por lo tanto, el acceso pleno del contratista a la zona de obras; si el contratista entregó el proyecto ejecutivo, porque en más de una oportunidad se nos informó que ese proyecto aún no

había sido entregado al Ministerio, lo cual llama la atención, y cuál es el estado actual del avance del proyecto.

Insisto hemos tenido información en forma reiterada. A veces esa información no es absolutamente clara. Por ejemplo, en el tema de las expropiaciones -no voy a entrar en una polémica ahora- la actual Administración manejó números de expropiaciones que para nosotros están por debajo de las que se habían realizado en la Administración anterior. Es un tema que podremos debatir en la Comisión, no en el día de hoy. Me gustaría concentrarme en estas preguntas concretas, para que mi intervención sea breve y bien definida en cuanto a un tema que -insisto- a todos nos ocupa y nos preocupa por considerar de particular importancia este proyecto que no está necesariamente ligado solamente a UPM 2, sino al desarrollo de una zona estratégica del país que hoy, al no contar con los medios de traslado necesarios, tiene límites en su posible desarrollo productivo y económico.

Estas son las preguntas que quería realizar al señor ministro, reiterando mi agradecimiento por la presencia de todo el equipo.

SEÑORA REPRESENTANTE BOTTINO FIURI (Cecilia).- Saludo a la delegación; es un gusto estar intercambiando opiniones.

Ustedes saben que los diputados del departamento del interior, cuando vienen delegaciones que tienen un fuerte impacto en el desarrollo de nuestros departamentos, estamos acá, haciendo preguntas muy específicas que para las comunidades son realmente importantes, sobre todo, en algunos departamentos como el mío, Paysandú, donde las cifras de desempleo se han disparado. Tenemos el doble de desempleo con respecto al año anterior; ustedes saben lo que significan las inversiones, la generación de infraestructura, y específicamente lo que refiere al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y a algunas de las delegaciones que están acompañando, para nosotros es fundamental.

Quería plantear algunas cuestiones referidas al Focem; escuché muy atentamente al subsecretario Olaizola en su detallado informe con respecto al Focem 2. La generación de ese proyecto desde Piedra Sola hasta Salto Grande para algunas comunidades fue estratégica. El este de Guichón -ustedes saben las dificultades de conectividad que tiene- es una zona que luego de que desaparecieron las vías férreas y el tren, prácticamente desaparecieron todas y cada una de las localidades del lugar, que surgieron a la vera del ferrocarril. Para esa zona ver nuevamente las empresas mejorando el ramal, haciendo posible que por lo menos mientras duraron las obras se generaran algunos puestos de trabajo, implica el desarrollo del interior profundo, del interior más olvidado.

Reitero: Guichón al este es una zona que, lamentablemente, se ha dejado de lado muchas veces, y hay un reclamo permanente de los vecinos. Por eso, es fundamental que se siga estudiando y que Focem 2 se concrete con esas características, sumado al trazado de las vías férreas hacia el puerto de Paysandú, que sabemos las dificultades que tiene y el trabajo que se ha realizado. Aprovechando que está la delegación, quería trasmitir esa preocupación y el sentir de la comunidad en relación con estas cuestiones fundamentales para el desarrollo del departamento.

En mi caso, tenemos permanentes visitas del presidente de la Administración Nacional de Puertos a Paysandú y frecuente contacto, porque allá funciona la comunidad organizada, la Comisión Intersectorial Pro Puerto de Ultramar Paysandú, la conocida Cipup, que permanentemente nos está convocando a todos quienes tenemos responsabilidades institucionales y que ha hecho posible que aquel puerto de Paysandú, que hasta el 2005 era un paseo de domingo para los sanduceros, conjuntamente con

decisiones de políticas públicas adoptadas, se volviera un puerto y un lugar de desarrollo para nuestro departamento. El presidente de la Administración Nacional de Puertos conoce bien los planteos que sea han realizado.

Me gustaría hacer un intercambio en ese sentido, porque nuevamente se reunió este lunes la Cipup y nos hizo llegar a los diputados del departamento -así como a la Intendencia- algunos planteos referidos a: las vías férreas hacia el puerto; los accesos al puerto de Paysandú, y el edificio que se encuentra en el puerto. En nuestro caso, vamos a seguir poniendo de relieve las fortalezcas que tienen tanto el puerto de Fray Bentos como el de Paysandú, teniendo en cuenta inversiones que ya se hicieron. Aprovecho que está el diputado Mendiondo -de Río Negro- ocupando la presidencia, y me tomo el atrevimiento de poner el tema arriba de la mesa, porque así lo estamos trabajando en la región. El desarrollo de estos dos puertos para nosotros es estratégico en el marco de un tema que traía también el diputado Caggiani, como es la hidrovía del Río Uruguay. El Comité del Río Uruguay en sus diez años de funcionamiento viene haciendo esfuerzos en ese sentido, y quería aprovechar la presencia de la delegación para dejar constancia de estos temas que nos siguen preocupando.

Voy a retomar el planteo del diputado Nicolás Viera con respecto a los artículos 164 y 165. Acabo de recibir una llamada de un grupo de pequeños y medianos transportistas que están preocupados por esta situación. Les pregunté si estaban agremiados y me contestaron que eran una unión de camioneros pequeños y medianos. Les trasmití que estaba la delegación, así que en mi voz les comunico la preocupación que ellos tienen, más allá de que me comprometí que el sábado iba a andar por Guichón, y voy a tener una reunión con ellos, quizás con alguna respuesta que ustedes nos puedan dar.

El otro tema específico, con fuerte impacto en nuestra zona -ya fue planteado por nuestros compañeros, pero yo lo tengo que dejar sentado-, es la preocupación por el peaje, en este caso, de Queguay. La delegación sabe bien que si tenemos dificultades de empleo, en esa zona se acrecienta.

Son fundamentalmente mujeres no solo de Paysandú, sino también de Salto que se trasladan para cumplir tareas en el peaje de Queguay, y están preocupadas por sus puestos de trabajo. Entonces, correspondía que en esta instancia trasladara esta preocupación, ya que como representante del departamento tengo la responsabilidad de recoger los planteos que me hacen llegar. Por esa razón, aprovecho la generosidad de la delegación, que sé que van a estar atentos a cuestiones que a veces parecen pequeñas, pero quienes somos del interior -los que han pasado por esta Casa saben que es así- sabemos que la gente está esperando que sus representantes seamos su voz en el Parlamento en estas instancias.

Gracias, presidente.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ (Marcelo).- En primer lugar, quiero saludar al señor ministro y a la delegación que lo acompaña.

Como ha cambiado un poco la mecánica de funcionamiento en esta comparecencia del Ministerio, intentaré ordenar algunos de los planteos; además, pedimos disculpas por adelantado por si nos repetimos en la intervención sobre el articulado porque, como verán, todos los temas se tocan y están fuertemente interrelacionados.

La primera consideración tiene que ver con el anuncio que el presidente de la República hiciera en este hemiciclo el pasado 1º de marzo, cuando anunció, no con cierto énfasis, el *shock* de inversión pública en materia de más de US$ 1.200.000.000. Seguramente, en aquella oportunidad, muchos de los legisladores presentes tenían avidez en conocer el detalle de inversión que efectivamente se iba a volcar a la inversión

pública, fundamentalmente, en lo que hace al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, como gran empleador y gran gestor de obra pública en el territorio nacional.

Sin embargo, grande fue nuestra sorpresa, cuando el entonces ministro Heber, durante su comparecencia a la Comisión de Transporte y Obras Públicas, el 12 de mayo, le bajó un poco el perfil al anuncio, y adelantó que se estaban considerando diversos aspectos de inversión pública a nivel de todo el Estado, y que lo que refería concretamente al Ministerio de Transporte y Obras Públicas -lo cito textualmente-, era algo así como US$ 206.000.000, y unos US$ 200.000.000 a la CVU; ahí hay una consideración que refiere a US$ 88.000.000, que tiene que ver con las transferencias, que la Dirección Nacional de Vialidad le realiza a CVU.

Del extenso y exhaustivo informe que el Ministerio presenta -lamentamos no haberlo conocido antes para no hacer afirmaciones y meternos en temas un tanto resbalosos y en los que, en cierta forma, los números nos complican un poco-, parecería que la inversión general, tanto en lo que refiere a la Dirección Nacional de Vialidad, a la CVU, y a los concesionarios de las rutas Nº 5 y Nº 8 arroja la suma total de US$ 207.626.000, lo que, naturalmente, está un tanto lejos del anuncio, no ya del primero de US$ 1.200.000.000, sino del que el ministro Heber hizo en la Comisión, que refería a la inversión de US$ 400.000.000 en obras, concretamente, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Allí, con expectativa, también se anunciaron, como parte del fuerte plan de inversiones, los contratos Crema -el compañero Martín Tierno ha preguntado *in extenso* sobre ese tema-, y debemos concluir -eso queda claro- que ni en 2020 ni en 2021 ninguna obra a partir de este principio ha sido iniciada, ni siquiera en concepto de proyecto de obra. Eso parecería ser así; es lo que he entendido de la exposición del señor ministro.

La otra consideración que quiero hacer con respecto a todos estos aspectos, tiene que ver con que en 2020 y 2021 tampoco ha habido obra nueva. Lo que se está ejecutando tiene que ver, exclusivamente, con los proyectos de PPP que la Administración anterior promovió en el Circuito 1, el Circuito 3 y el Circuito 7, con diferente nivel de avance de obra. Se anunció, aparentemente, el comienzo de obra del Circuito 7 -de la Ruta Nº 3-, que iniciaría -insisto, aparentemente- a partir del próximo año.

En conclusión, durante los años 2019 y 2020 la ejecución en materia de obra nueva por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de la actual Administración ha sido nula.

Por otra parte, quiero hacer algunas consideraciones sobre algunos aspectos generales; reitero que, seguramente, cuando entremos en el análisis del articulado muchos de los temas que estamos adelantando en esta consideración general volverán a ser abordados.

El primero de ellos tiene que ver con el Decreto Nº 172/021, del pasado 6 de junio del presente año. Naturalmente, ha estado en el debate y en la opinión pública la situación de los combustibles. Se me podrá decir que esta materia refiere al Ministerio de Industria, Energía y Minería, pero el decreto que mencioné anteriormente dispone, concretamente, la congelación del fideicomiso del boleto -creado por el Decreto Nº 347 de 2006- que, en grandes líneas, con la determinación de un plus sobre el precio del gasoil, permitió abaratar las tarifas del servicio de transporte público de pasajeros de todo el país. Enfatizo que fue en todo el país, porque -quiero creer que desinformadamente más que de manera malintencionada- una y otra vez se ha escuchado que el fideicomiso del boleto solo beneficiaba a las empresas de Montevideo y el área metropolitana. Eso lo he

escuchado sistemáticamente, y repetir una verdad a medias, termina luego consolidándola como una suerte de afirmación, aunque con la simple lectura del decreto se podrían haber disipado tales dudas.

Volviendo al tema en consideración, esta decisión del Ministerio de Transporte y Obras Publicas determinó, que a partir de la promulgación del referido decreto, la incidencia que tiene el fideicomiso del boleto sobre el precio del combustible se congele. Para explicarlo en términos más sencillos: en 2007, el Decreto Nº 219/007 modificó el decreto original, el Nº 347/006, estableciendo que la incidencia del fideicomiso del boleto sobre el precio del gasoil sería de un 14 %, es decir, que permitiría ir ajustando la evolución del combustible a la par que se fuera acrecentando el capital fiduciario.

En los sistemas de transporte el componente del combustible es una variante de fuerte incidencia; oscila entre el 25 % y el 33 %, dependiendo, naturalmente, de la escala empresarial y de los tipos de transporte. Lo real es que este fideicomiso, que accionó fuertemente a la baja sobre las tarifas y la estructura de costo, ha permitido, hasta la actualidad, que la incidencia del componente combustible en las tarifas del sector no superara el 11 % en el servicio de transporte de Montevideo, el 4 % en los suburbanos, algo más del 12 % en el sector de corta y media distancia, y quizás un poquito más, en el entorno del 17 %, en los servicios de larga distancia.

La pregunta frente a esta enunciación o este desarrollo es cuál es la política que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha de asumir de ahora en más, habida cuenta del descuelgue o el congelamiento que el fideicomiso del boleto va a ocasionar sobre las tarifas del sector. ¿Será sustituido por algún otro mecanismo? ¿La incidencia de este componente será trasladada a las tarifas y, por ende, serán los usuarios los que absorban el costo? Quizás ya haya avances en cuanto a que este cambio en las reglas de juego sea absorbido por las empresas del sector, aunque por la situación de crisis que plantean, una y otra vez, es difícil que se maneje esa hipótesis.

La otra situación refiere a las partidas de subsidio; naturalmente, hubiéramos esperado el informe de la Dirección Nacional de Transporte para conocer y actualizar un poco los planteos. Lo cierto es que en función de la emergencia sanitaria que el país ha debido enfrentar durante buena parte del año 2020 y lo que va de este año 2021, el Ministerio decidió hacer transferencias en materia de asistencia económica, denominada Subsidio covid- 19, a las empresas de corta, media y larga distancia por importes que superaron, en el período comprendido entre diciembre y febrero, los $ 369.000.000, según el tipo de cambio, algo así como US$ 8.500.000. La primera de ellas, del 21 de diciembre de 2020 al 10 de enero de 2021, fue por unos $ 164.000.000; del 11 de enero de 2021 al 31 de enero de 2021, $ 140.000.000, y del 1º de febrero de 2021 al 28 de febrero, otros $ 65.000.000.

Nuestra preocupación, señor ministro -hubo un pedido de informes realizado por los diputados que participan de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas en ese sentido-, es que los importes fueron consecuencia de la información que aportaron las empresas concesionarias o permisarias del servicio. Es decir, no hubo de parte del Ministerio una intervención previa para determinar y precisar con qué objetivo y hacia dónde era necesario destinar los recursos para esta actividad.

Sorprende, por tanto, que a veces se sea tan meticuloso o puntilloso en fiscalizar el uso de la gratuidad del boleto por parte de los estudiantes y no se hubiera tenido el mismo celo en oportunidad de controlar, previamente, los montos de dinero que se transferían a las empresas, sin saber si, efectivamente, los servicios que se cubrían en condición de acoplados, como se dice en la actividad, eran necesarios o no.

El tercer aspecto, señor ministro, tiene que ver con el artículo 164 del proyecto de ley de Rendición de Cuentas. Nos introduciremos en él en oportunidad de analizar el articulado. Algunos compañeros ya han opinado al respecto, pero yo quiero darle otro enfoque.

Es verdad que preocupa la definición de este nuevo tipo de transporte híbrido por las razones que los compañeros han planteado, sobre todo cuando desde las diversas cámaras empresariales que nuclean al sector transportista de carga han sido insistentes durante varias décadas, en varias administraciones, en la necesidad de la profesionalización de esta actividad. No me voy a detener en aspectos que hacen a la salud del trabajador, a la carga horaria, al tipo de carga, a la evasión impositiva, a los contratos que muchas veces se manejan en posición cuasi dominante -eso será objeto de otro debate-, pero sí en la decisión que tomó el Ministerio en abril del pasado año, referida a la eliminación del Sictrac (Sistema Integral de Control del Transporte de Carga). Nos llama poderosamente la atención que se lo haya dejado sin efecto argumentando muy pocas razones de fondo. El sistema de seguimiento satelital en el transporte de carga fue el resultado de un largo y complejo proceso de negociación entre todas las partes; si la memoria no me falla, ese proceso arrancó en el año 2001, por tanto, no en las administraciones del Frente Amplio. Llamó poderosamente la atención que en poco menos de treinta días ese trabajo fuera desechado, con el compromiso de presentar una solución alternativa al sistema de seguimiento o de control vehicular en el transporte de carga.

Como respuesta al pedido de informes que al respecto realizaron los diputados del Frente Amplio que participan en la Comisión de Transporte se nos informa un lacónico "Se sigue trabajando", pese al compromiso del ministro Heber, en su comparecencia del pasado 12 de mayo, de entregar una nueva propuesta a la mayor brevedad posible.

Para finalizar, quiero referirme a otro aspecto que tiene que ver con la automatización de los peajes, que parece será inminente, en función de los contratos que se celebraron con la empresa Ciemsa.

El artículo 328 de la ley de presupuesto establecía la compra de equipamientos y medios tecnológicos para el control de la velocidad en rutas nacionales. Los trabajadores de los peajes nos informaron que parte del compromiso asumido por la Administración fue reubicarlos en estas actividades.

A poco menos de tres o cuatro meses de la universalización de los sistemas de telepeaje o de control electrónico, que implica la eliminación del trabajo de los funcionarios y las funcionarias en las casillas, la pregunta es cuál va a ser la suerte de estos trabajadores, dado que todavía no se ha comenzado con el proceso de adquisición de los equipamientos y medios tecnológicos e informáticos a tales efectos.

Esos son, señor presidente, algunos de los planteos que queríamos hacer.

Agradezco el tiempo y la paciencia.

SEÑOR REPRESENTANTE IRRAZÁBAL (Miguel).- Buenos días.

Agradezco la presencia de las autoridades del Ministerio. Me alegra ver al ministro gozando de muy buena salud, ya que nos dio un susto muy grande. Quiero decirle que el subsecretario le cubrió bien la espalda; así que puede quedarse tranquilo porque tiene un buen soporte.

Agradezco también todo lo que nos explicaron.

Mi pregunta es muy concreta y tiene que ver con Durazno. En el material que el Ministerio envió se hace referencia, para el año 2021, al puente en la Picada de Oribe, en la Ruta Nº 43.

Agradecería que nos aclararan al respecto, porque ya ha avanzado mucho el año y ese es un lugar bastante complicado, en lo que refiere a su terreno. Concretamente, queremos saber cómo se ha avanzado al respecto.

Muchas gracias.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En primer lugar, debo trasmitirles que la comparecencia en el día de hoy es para analizar la rendición de cuentas y las modificaciones presupuestales. Por tal motivo, hay preguntas que se hicieron acá que no vamos a poder responder en este ámbito porque, obviamente, requieren de análisis y de información; lo haremos con mucho gusto en la Comisión, cuando corresponda, porque me parece oportuno evacuar todas las dudas. Con respecto a algunas puedo hacer algún comentario porque he trabajado en esos temas en estos pocos días que estamos en el Ministerio, pero para otras tendremos que generar otra instancia en el ámbito de una Comisión a fin de evacuarlas todas; lo haremos con gusto.

Como dije desde el primer momento, nos preparamos para rendir cuentas sobre lo ejecutado en 2020 y, por supuesto, para referirnos a las modificaciones, que están implícitas en algunas de las preguntas, que serán respondidas al momento de analizar el articulado en el que vamos a trabajar.

Igualmente, creo que hay temas macro que puedo responder.

El diputado Martín Tierno se refería a los contratos Crema y a las distintas iniciativas privadas, a las rutas Nº 1, Nº 5 y Nº 9, así como a las dificultades del puente que nos preocupa y nos ocupa. Sabemos que es un tema que inquieta a toda la ciudadanía, no solo de Durazno, sino a los que transitan por allí. Tanto el ingeniero González como el ingeniero Ceiter vienen trabajando con la empresa, en coordinación con la Dirección Nacional de Vialidad, para buscar alternativas. En este momento, precisamente, estamos planteando distintas alternativas, que van más allá de lo que pueden ser soluciones utilizando caminería departamental. Tenemos que pensar en una adecuada información de la situación en la que se encuentra el puente. La empresa también está ofreciendo alguna propuesta al respecto.

Hay un sinnúmero de situaciones a considerar. Hay otra situación que también se ha analizado por parte de la Dirección Nacional de Vialidad que refiere al traslado de maquinaria agrícola a través de chatas que estén disponibles. Hay un sinnúmero de alternativas que tenemos que buscar para ofrecer a la ciudadanía alguna solución -no creo que pase de la semana que viene- que permita mitigar esta problemática que, sin duda, es real, es preocupante; quizás, no fue previsto en su oportunidad el impacto que podía generar.

Con respecto a las obras que hacen a las distintas iniciativas que se mencionaron como La Charqueada, Ruta N°6 y el baipás de la Rut a N°8, todas ellas, en la reunión que mantuvimos con el equipo económico y con el señor presidente de la República hace aproximadamente diez días, analizamos el compromiso de parte del gobierno para realizarlas. Analizamos las posibilidades de financiamientos que ya estaban encaminadas y también analizamos la necesidad de encaminar otras para poder cumplir con esos compromisos. Me atrevo a decir que todas estas que se mencionaron como interés de parte del Poder Ejecutivo hemos llegado a un acuerdo de financiamiento que nos permita ejecutarlas para ponerlas en marcha a corto y mediano plazo. Entonces, puedo decir que estas que se mencionaron están siendo consideradas para ejecutarse en el actual

período de gobierno con cierta planificación. Hemos entendido conveniente implantar algo diferente a lo que se venía haciendo en períodos anteriores. Queremos dejar de utilizar tanto las ampliaciones de obras de licitaciones porque hemos notado que esas ampliaciones traen aparejado un costo mayor de las obras propiamente dicho. Vamos a empezar a licitar más y a utilizar ampliaciones solamente hasta el cien por ciento, como está previsto en el Tocaf. Creo que era muy común -desde hace un tiempo largo a esta parte, inclusive por la actual Administración- resolver esta inmediatez o esa necesidad de invertir ampliando obras, pero eso nos sale más caro. Quienes estuvimos en la administración pública en otras actividades sabemos que ampliar resuelve lo inmediato, que complace la necesidad inmediata pero, en la ecuación final, la obra le sale más cara al Estado. Por ende, tenemos menos recursos para poder reubicarlos en las otras necesidades que se plantean.

Esa medida que tomamos el primer día que asumimos en el Ministerio llevó a que los asesores directos del ministro que incorporamos -tanto el ingeniero Carlos González como el ingeniero Luis Ceiter- trabajen en la concreción de comisiones de pliego licitatorio, de pliego de adjudicación, etcétera. Tenemos que acelerar el ritmo porque eso va a permitir que no se detengan y que no se posterguen demasiado todas estas iniciativas. Estamos convencidos de que lo vamos a lograr; por lo menos así me lo ha dicho la doctora Graciela Soler, quien está trabajando con ellos. Estamos articulando acciones con la Dirección Nacional de Vialidad, con los técnicos de la CVU. Hemos logrado una articulación más fluida y creemos que ello nos va a permitir transitar ese camino y agilitar los procesos. No queremos cambiar los objetivos. Queremos mantener los objetivos trazados y los compromisos asumidos por el gobierno en el correr de este tiempo.

En cuanto a la planificación o el calendario de todo esto, quizás nos podamos comprometer en un mes a arrimar a la comisión correspondiente algo más cercano a la realidad para no cometer errores en lo que refiere a la ejecución. Creo que no nos hace bien a nadie tirar por las dudas una fecha, cuando queremos tener la certeza de cumplir con eso. No se trata de esquivar el bulto, sinceramente, porque me interesa el tema. Comparto plenamente lo dicho por muchos de ustedes sobre la importancia que tiene la inversión pública del Ministerio de Transporte y Obras Públicas para la reactivación económica, pero tenemos que generar estas instancias para saber cómo se va a ejecutar, de qué forma. Se habló también de la Ruta N°6 y ya hemos acordado un financiamiento con el BID. Lo digo a título de adelanto y a cuenta de mayor cantidad en esa instancia no mayor a los treinta días en que vamos a tratar de acercarnos. Vamos a llevarnos todas las preguntas porque me parecen muy oportunas. Reitero: a mí también me sirve para poder apretar un poco las clavijas si venimos atrasados, pero siempre con ese mismo objetivo.

En cuanto al objetivo macro de la inversión pública que mencionó el señor diputado Fernández, obviamente, el Ministerio tiene un componente importante para cumplir dentro de lo que es la planificación presupuestal y quizás, por que no, haya algo más que podamos lograr como producto de esta negociación que se está haciendo con el Ministerio de Economía y Finanzas y con las posibles nuevas vías de financiamiento para poderla incrementar. No quiero que se tome como que no lo quiero responder. Sinceramente, es un tema que tengo en lo macro, pero antes de dar una respuesta, tanto por mí como por algunos de los directores, me gustaría profundizar. Me gustaría conocerla primero yo antes de ofrecerla a ustedes por razones de obviedad.

Con respecto a La Charqueada, podemos dar algún adelanto en el sentido de que ya está en ejecución. Si quieren, podemos darles algún avance. El señor subsecretario podrá responder sobre algunos temas o, por lo menos, adelantar algo.

En cuanto al planteo de Hidrografía, esgrimido por la señora diputada Ana Olivera, debo decir que nos encontramos con una preocupación, que comparto, que tiene que ver con la disminución de los recursos previstos como consecuencia del traspaso de los puertos deportivos. Me consta que es una preocupación del señor director nacional de Hidrografía porque me la planteó desde el primer día. También es real que todo esto está llevando a tener una instancia de charla con la señora ministra de Economía y Finanzas en estos días para resolver algunos compromisos ya asumidos; quizás haya que considerar alguna forma de financiamiento especial. También es real la necesidad de revisar los compromisos para saber si se van a concretar o no en su totalidad, tanto lo de Punta Carretas como lo del Anglo. Eso se verá de acuerdo con las posibilidades que tengamos de recursos. Lo que no hay es una decisión de cortarlos totalmente. Creo que tenemos que replanificar de acuerdo con la disponibilidad que tengamos. Pienso que son interesantes ambos. No tenemos intenciones de pararlos, sino de irles dando cierta continuidad, quizás no al ritmo planificado, pero sí acompañando también algunos otros elementos que tienen que ver con iniciativas privadas que aparecen en paralelo y que pueden ser compartidas para poder contemplar la necesidad total. Debo decir a la señora diputada Ana Olivera que no están frenados del todo. Es real que hay un enlentecimiento, sobre todo el de Punta Carretas. Hay una revisión de lo del Anglo que no hemos resuelto aún, pero también la intención es avanzar. Al respecto también vamos a traer alguna información más completa a corto plazo. Hoy no veníamos preparados para dar una respuesta definitiva. La respuesta que puedo dar es que vamos a trasmitir seguridad de que no se van a frenar del todo. Se va a continuar. No puedo asegurar que se va a concretar en un cien por ciento porque va a depender de otras cosas que no tengo resueltas aún, que hacen a la realidad de inversión de todo el Ministerio. Hay un orden de prioridades en la administración. Cuando las sábanas son cortas -sin dejar de cumplir las metas y los objetivos trazados, que son loables- tenemos que tratar de dar continuidad a las obras en la medida de las posibilidades.

Con respecto a lo que mencionaba el señor diputado Nicolás Viera -relacionado con los artículos-, lo vamos a responder al finalizar, cuando hablemos del articulado.

En cuanto al chip obligatorio, también se va a responder al final. Sin embargo, puedo decir que es de nuestro interés que este avance en la tecnología en el Uruguay se pueda utilizar y que el ahorro que se genere en la dirección respectiva sea volcado a una mayor inversión pública a través del Ministerio. Hay que tomar en cuenta algo que planteó el señor diputado Fernández -creo que la señora diputada por Paysandú también- con respecto al interés que tiene este Ministerio en que todos los funcionarios sean reubicados. Días pasados, tuvimos una reunión con el sindicato del Sunca y con los funcionarios y quedamos en coordinar después de esta rendición de cuentas.

La semana próxima tengo una reunión con las dos empresas concesionarias y vamos a empezar a articular soluciones entre las tres partes, más allá de las que se habían analizado, alguna más, quizás, como consecuencia de la implantación de los chips, que puede ser también otro sistema de posibilidad de generación de una fuente laboral.

En esa distribución, estimamos que podemos llegar a contemplar la preocupación de los funcionarios. Ahí van a haber también, a corto y mediano plazo, respuestas que no nos lleven al final. Por más que sea obligatorio a partir del 1º de enero, obviamente, la instrumentación no va a ser inmediata, de un día para el otro, lo que nos va a permitir tener cierto margen de maniobra para la solución definitiva y el no impacto en la mano de obra de estos funcionarios que podrían quedar por el camino en caso de implantarse esa nueva medida.

En esa línea, también el diputado Javier Umpiérrez planteó en otro tema, la Ruta Nº 14 y las PPP, modificación y estudio; Ruta Nº 60, ingreso al parque de vacaciones. Y aprovecho para responder alguna preocupación que se planteó hoy acá de que no hay obra nueva. Creo que es un error. En el documento que entregamos hay mucha obra nueva y los señores diputados lo van a poder apreciar. No sé cuál es la razón para decir que las PPP no son nuevas o que las ampliaciones que se han hecho dentro de toda la construcción de obra pública no son nuevas; no lo entiendo mucho, porque podrá haber, como sí es real, que había interés en PPP y fueron presentadas. Lo que ha hecho este gobierno es dar mayor rapidez a la firma de los contratos de las PPP para que esto arranque. Al fin y al cabo son obras compartidas, si queremos, pero que obviamente las encara este gobierno: firma los contratos, compromete el financiamiento y creo que en ese aspecto no podemos decir que las PPP son obra de gobiernos anteriores. ¿Que tuvieron mucho que ver y habilitaron, como todo el sistema político, este sistema de financiamiento que me parece muy interesante, pero que también tiene alguna problemática porque es muy costoso para la realidad de lo que puede encarar hoy el país y por eso estamos hablando de la alternativa Crema? Son temas que, obviamente, no me gustaría discutir. Quiero decir que al país le hacen bien esas continuidades en normativas que permitan nuevos financiamientos a través de actores privados. Y dar continuidad a eso hace muy bien y es muy saludable en momentos en que muchas veces se ven las cosas que nos dividen y no las que tienen cierta continuidad en el tiempo, que son políticas de Estado que siempre estuvieron, que están hoy y deberán seguir estando. En esa línea, quizás en algún momento podemos mantener un debate sobre el tema, pero no me gustaría entrar allí en este momento, porque yo acepto que los trabajos en un país y en distintos gobiernos deben ser compartidos en responsabilidades y está muy buena la apertura.

Creo que algo para destacar del 2020 de este Ministerio, del señor ministro Heber, fue el empeño y el entusiasmo que le pusieron para poder concretar la firma de muchos contratos, como fue el de la Ruta Nº 3, y cómo estamos firmando contratos de otros circuitos a muy corto plazo.

Quiere decir que va a haber avance y se va a generar un impacto positivo para el país todo.

El señor diputado Daniel Caggiani preguntaba por…

SEÑOR REPRESENTANTE UMPIÉRREZ DIANO (Javier).- ¿Me permite una interrupción, señor ministro?

SEÑOR PRESIDENTE.- Perdón, ministro. Continúe en el uso de la palabra. En realidad…

(Interrupción del señor representante Javier Umpiérrez Diano)

——Señor diputado Umpiérrez: después de que el ministro culmine su exposición lo anotamos. No sé si el ministro le quiere dar una interrupción, pero tenemos un acuerdo de cómo manejarnos.

(Interrupción del señor representante Javier Umpiérrez Diano)

——Por eso, pero eso lo dejamos para el final. Ahora viene la etapa de dejar las constancias cuando termine el Inciso.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Yo no tengo dificultad alguna si hay alguien que siente que no le respondí.

Como dije al principio, hay cosas que no hacen a la rendición de cuentas ni a la modificación, que las voy a responder en Comisión. Quizás sea eso a lo que se refiere el señor diputado Javier Umpiérrez.

Hay temas que no los puedo responder ahora. Disculpen, lo dije en el primer momento; quizás no me escuchó, pero era eso. Sin duda que lo vamos a responder en otro momento.

Si se refería a su pregunta sobre las PPP, creo que…

SEÑOR PRESIDENTE.- Perdón, ministro. Creo que lo mejor para salir de esto es dejar claro el tema, porque a veces los diputados que no integran la Comisión no están enterados del acuerdo político al que se ha llegado en ese ámbito.

Señor ministro: ¿permite al señor diputado Umpiérrez que haga la precisión de la pregunta?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Sí, claro.

SEÑOR REPRESENTANTE UMPIÉRREZ DIANO (Javier).- Pido disculpas y no tengo problema en dejarlo para el final, pero quería saber específicamente si el trayecto Ruta Nº 14, Batlle y Ordóñez- Zapicán, que fue trabajado en el período del gobierno anterior, que fue preocupación del ministro Heber, que se trabajó con la comunidad de esa localidad y que es muy importante, se va a llevar adelante o no. No importa, me hacen llegar la respuesta en otra oportunidad.

Gracias, y disculpe, presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por favor, señor diputado Umpiérrez.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Me informa la gente de Vialidad que todos los circuitos van a ser ejecutados, como dije, y este está ya muy cerca de la firma. Están a la espera de una documentación para que finalmente se pueda concretar y firmar el contrato.

Eso se lo podemos responder, porque tenemos acá a la gente de Vialidad que me lo informa. Sabía que todas las PPP se iban a concretar. Falta una que estamos por firmar en estos días; si mal no recuerdo es el circuito 5 y 6. De cualquier manera, después, en Comisión podremos ampliar lo que los señores diputados dispongan.

Con respecto a la pregunta del señor diputado Caggiani sobre la preocupación por la conectividad por iniciativas privadas, no sé bien en lo que se refiere a recorte presupuestal -ahí podrá ser discutido y analizado por ustedes; capaz que tienen más elementos que yo hoy acá-, pero lo que sí digo es que la inversión que está prevista, que ronda los US$ 2.400.000.000, me parece importante, tomando en cuenta el histórico del gobierno y, por supuesto, que hay voluntad, como decía, de ampliarla. Y obra pública no solamente del Ministerio. El presidente de la República, en la Asamblea General el 1º de marzo anunció obras de gran porte, como lo que tiene que ver con el proyecto de Arazatí, que viene por otro ministerio, por otro organismo; el caso de OSE. Hay mucha obra.

Tengo entendido que días pasados también se anunciaron obras que tienen que ver con saneamiento en el interior, que me parece que son obras loables, pero igualmente desde el Ministerio de Transporte y Obras Públicas estamos trabajando para lograr aumentar ese compromiso presupuestal inicial. Estamos en esta etapa, en el momento de una instancia de diálogo. Ya algunas cosas se lograron y otras cosas se van a lograr. Por eso, decía que quizás en la Comisión podamos traer elementos para dar alguna idea de calendario de ejecución para poder trasmitir certeza a ustedes los legisladores y también a la población en general. Hay iniciativas privadas encima de la mesa, pero también

deben tener el respaldo de garantía. Hay acuerdos para cerrar con el Ministerio de Economía y Finanzas y estamos en un proceso. No lo tengo todavía en su totalidad.

De cualquier manera, comparto algunos temas que hacen al plan de obras del ferrocarril que mencionó. Sabemos que ha habido avances. Sabemos también que ya hay algunos que se han concretado a través del Focem.

También sabemos que había -respondiendo un poco a lo que planteaba la señora diputada Bottino- tramos de ferrocarril que se habían encarado para ser financiados a través de Focem. El cálculo que se hizo nos dio para la mitad; no nos daba para más y ahora estamos viendo de qué manera podemos completar, porque entendemos que son líneas que en su momento se visualizaron como convenientes y necesarias a ejecutar. Si no se hizo una previsión adecuada, creo que es una mala señal para la población. Entonces, habrá que buscar cómo financiar eso. Tengan tranquilidad, que estamos viendo de qué manera lo podemos lograr. Lo del Focem (Fondo para la Convergencia Estructural del Mercosur) se cumplió, se ejecutó hasta donde estaban los recursos previstos, y no se llegó a la totalidad. Si mal no recuerdo, se llegó hasta el Queguay -está el presidente de AFE por ahí-; Tres Árboles, Queguay.

Con respecto a hidrografía, sobre lo que preguntó el señor diputado Caggiani, creo que algo le contesté a la señora diputada Ana Olivera. En esa línea de trabajo estamos y creo que ahí también vamos a tener novedades.

Después tenemos hidrovía, Río Uruguay, puente Monte Caseros, hidrovía en Lagunas, puerto de aguas profundas. Le pediría al señor subsecretario, que ha estado trabajando un poco más en ese tema y lo ha seguido bien, que informe al respecto. En cuanto al dragado del Río de la Plata, le voy a pedir a Curbelo que responda algo, porque sé que viene trabajando en eso.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Previamente a informar sobre los distintos temas que nos solicitaba el señor diputado Daniel Caggiani, voy a hacer mención a lo que el señor diputado Nicolás Viera mencionaba hace unos minutos sobre la visita que hicimos la semana pasada a Nueva Palmira y una supuesta declaración en la prensa. En el contacto que tuvimos con la prensa en Nueva Palmira, se nos interrogó acerca de si íbamos a poner nuevos peajes y cuál era la política del Ministerio en ese sentido. En esa oportunidad, nosotros no referimos a ningún puesto de peaje específico -lo quiero aclarar acá-; sí hablamos del cambio que ha habido en la circulación a nivel nacional, que data de las últimas décadas y genera un importante tránsito de camiones a nivel transversal, en distintas rutas transversales del país -muchos de ellos tienen destino en las plantas de UPM 1 y de Montes del Plata-, y del aumento de actividad que ha tenido el puerto de Nueva Palmira. Naturalmente que este rediseño de la circulación vial en el tránsito de camiones obliga al Ministerio a pensar en distintas soluciones, sin duda más justas, porque hoy tenemos una política en los peajes que atiende la carga tradicional en forma de embudo hacia el Puerto de Montevideo en los principales corredores y no atiende el tránsito transversal. Uruguay ha cambiado en ese sentido y eso nos obliga a generar un rediseño de esta política para hacer justicia con el tránsito de carga en nuestro país. Quería hacer esa precisión porque en ningún momento me referí a un puesto concreto; eso tampoco está definido a nivel del Ministerio.

El señor diputado Caggiani, con quien fuimos compañeros en la Comisión de Transporte y Obras Públicas en este período -sabemos que hoy integra la Comisión de Asuntos Internacionales, pero sigue despuntando el vicio en estos temas de los que es conocedor; en muchos de ellos tenemos intereses comunes-, nos preguntaba sobre la hidrovía del Río Uruguay. Esto es de sumo interés del gobierno nacional. Ha sido

planteado por el propio presidente Luis Lacalle Pou en más de una oportunidad y su desarrollo es de interés para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Avanzar en el proyecto para sortear y navegar la represa de Salto Grande y navegar al sur por el Río Uruguay supone la anuencia de más de un país, no solamente de Uruguay. Necesitamos la anuencia de nuestros vecinos e integrar a Brasil, y hasta el momento esto no ha tenido el avance que nosotros hubiéramos esperado en un proyecto de ese tipo. Esto no quiere decir que se haya perdido el interés, al contrario; hay algunas otras iniciativas que se nos han acercado. Nos gusta ser cautos en este momento y no adelantarnos, pero el objetivo sigue estando, sigue siendo prioridad y esperamos poder dar algún tipo de solución en los próximos tiempos para incrementar la navegación por la vía fluvial para que Uruguay pueda desarrollar la navegación en el Río Uruguay y en los distintos puertos que a su vera componen esta hidrovía.

En lo que tiene que ver con el anteproyecto del puente Bella Unión -Monte Caseros, se está en etapa de estudio. La doctora Graciela Soler está trabajando en estrecho contacto con la delegación de Uruguay en la CARU. Este también es un proyecto de interés; en este momento, se están analizando distintas opciones para poder financiar la obra. Esta obra sería muy bienvenida; sería una importante obra de integración a nivel de los países en esa región del norte del país. En este momento estamos en eso: en una etapa de trabajo a nivel de las delegaciones, a nivel de CARU, y estamos aportando a una de nuestras profesionales más destacadas en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas para asesorar a la delegación de Uruguay en CARU en ese proyecto.

En lo que tiene que ver con la hidrovía de las lagunas o la hidrovía de la Laguna Merín, Laguna de los Patos, se ha formado un grupo de trabajo que integramos conjuntamente con la Cancillería. El año pasado, el entonces ministro Luis Alberto Heber acordó con el ministro de infraestructura de Brasil, Tarcísio Gomes de Freitas, generar dos grupos de trabajo, uno para la refacción del viejo puente Barón de Mauá y la posible obra del nuevo puente en Yaguarón y otro para la hidrovía de las lagunas. Nosotros integramos ambos grupo de trabajo. En cuanto a la hidrovía de las lagunas, tenemos como contraparte brasileña a la Secretaría Nacional de Puertos y Transportes Acuaviarios. Diría que tenemos una contraparte ágil que está interesada. Este es un proyecto de ganar- ganar para los dos países. La delegación brasileña comparte la importancia -recibimos un buen *feedback* de ellos- de llevar adelante un proyecto de este tipo. Se está pensando en una concesión del dragado y balizamiento de la obra en el canal San Gonzalo en Sangra Douro; son aproximadamente ocho kilómetros que hay que hacer ahí y un desarrollo portuario, en principio privado, en la zona de Tacuarí, que muchos legisladores de los que están aquí conocen. Les diría que hoy estamos trabajando bien con ese grupo. Se va avanzando. Es más, tenemos una reunión por mes. El viernes pasado, tuvimos una reunión por Zoom conjuntamente con el embajador Federico Perazza de asuntos limítrofes de Cancillería con la delegación de la Secretaría Nacional de Asuntos Acuaviarios del Ministerio de Infraestructura. Hoy esto viene bien aspectado; se está actualizando la licencia ambiental que ellos tienen de Ibama en Brasil y están avanzando en la etapa de proyecto. Para este proyecto hay también interés de una importante empresa dragadora brasileña que se nos ha anunciado por parte de las autoridades brasileñas. Estamos tratando de hacer confluir los distintos intereses en este proyecto para poder llevarlo adelante. Creemos que llevar adelante el proyecto de la hidrovía de las lagunas va a ser un fuerte impulso para la región este y noreste de nuestro país y va a mejorar los costos logísticos de producción y salida de mercaderías por esta hidrovía fluvial. Esa va a ser una nueva opción para las cargas en esa región; creo que inclusive van a poner algunas tierras productivas porque les va a dar la posibilidad de tener costos competitivos para la salida de la producción.

Este proyecto no se puede separar del proyecto Ruta N°6. Históricamente, la región noreste del país tal vez haya sido la que ha tenido menos posibilidades de conectividad con el sur y con las vías de salida para la producción, y creemos que si concretamos la obra de la Ruta N°6 como está previsto y la hidrov ía de las lagunas conjuntamente con el país hermano de Brasil, le vamos a dar a la región este y noreste del país importantes posibilidades de desarrollo y de salida de la producción a precios competitivos. Este es un proyecto muy importante del gobierno; es un proyecto de Presidencia de la República y estamos trabajando en estos momentos con buenas perspectivas de futuro. Veremos cómo siguen evolucionando los pasos en los últimos tiempos. Hoy les diría que venimos trabajando bien y en buen camino.

En lo que tiene que ver con el puerto de aguas profundas, nosotros hemos tomado una definición a nivel gobierno en cuanto a darle mucha importancia al Puerto de Montevideo. Es más, en algún momento se ha hablado de que el puerto de aguas profundas es el Puerto de Montevideo. En ese sentido, se han tomado algunas decisiones, como la profundización del dragado -a lo cual luego el presidente de la Administración Nacional de Puertos, el doctor Curbelo, se va a referir con más detalle-, y la realización de importantes obras de infraestructura en el futuro. Algunas ya se vienen haciendo; algunas vienen del período anterior. Es decir, el Puerto de Montevideo está en un proceso de transformación muy importante y nosotros creemos que tiene que ser la gran puerta de entrada y salida de mercaderías, y de carga de trasbordo de la región. A eso apostamos y en eso estamos trabajando.

De todas formas, el puerto de aguas profundas creemos que es una iniciativa a mediano plazo; está ahí. Hemos recibido algunos intereses privados en torno a este tema. Se sondea periódicamente por este tema, pero me parece que es un proyecto sumamente ambicioso, de mucho porte y que requiere de parte del Gobierno seriedad, estudio y trabajarlo por los canales adecuados.

En este momento hemos recibido algunos sondeos, que no han pasado de eso. En lo personal, si usted me pregunta, yo creo que un desarrollo portuario de ese tipo a futuro va a ir atado a la posibilidad de iniciativas privadas, en torno a determinado tipo de carga, que hagan punta en el desarrollo de un proyecto privado de ese porte en las costas del departamento de Rocha, pero, bueno, es un proyecto que está en la vuelta hace años, del que se habla hace años, y obviamente Uruguay le tiene que poner interés y atención a cómo se puede desarrollar en ese sentido.

Espero haber dado respuesta, señor diputado Caggiani, a las preguntas. Creo que contesté todas.

SEÑOR CURBELO (Juan).- Previamente a referirme al tema del dragado me gustaría contestar la pregunta que nos hizo el diputado por Colonia, Nicolás Viera, en cuanto a las obras de las mangas de Colonia.

Coincidimos plenamente con la necesidad y la valoración estratégica del puerto de Colonia y de la terminal de pasajeros de Colonia, la principal terminal de nuestro país. En ese sentido, resolvimos comenzar con dicha obra; un monto mayor a los US$ 3.000.000; una duración de doce meses. Por lo tanto, en el mes de julio del próximo año estaría culminado lo que nosotros entendemos que es el cierre definitivo de una terminal, que tiene que tener los mejores servicios porque, reiteramos, pasan por ahí millones de pasajeros, y aspiramos a potenciarla y a que esté en las mejores condiciones. Fue una decisión que tomamos también teniendo en cuenta el momento que estamos atravesando. Todos sabemos la situación que pasa el país por la pandemia pero, en particular, lo que está sucediendo en Colonia. Podemos decir que es el único paso de frontera que desde el 13 de marzo de 2020 se cerró y nunca pasó por ahí un solo

pasajero. O sea que las dificultades son importantes y la situación, obviamente, que tiene el departamento de Colonia y la ciudad de Colonia en particular, que es dependiente, en buena medida, del flujo turístico, ha hecho que se sienta y que se sienta mucho. Por eso es que la ANP definió, en forma unánime en el directorio, dar esa señal de definición, obviamente, de mejora de infraestructura, pero también de que confiamos plenamente en que muy pronto podamos volver a tener la operativa normal en el puerto de Colonia, en la terminal de pasajeros.

El día 23 de julio de este año recibimos una nota del diputado Viera, a la que le dimos trámite en forma inmediata, sobre una inquietud con relación a una obra del pintor Luis Fayol que se encuentra en la propia terminal, en una parte que, obviamente, va a ser demolida. Nosotros tenemos el mismo espíritu en cuanto a preservar y dar valor al acervo cultural, así que tomamos nota y le decimos al diputado que ya se está trabajando en el proyecto ejecutivo y que en las próximas semanas la idea es concurrir a Colonia para que nos exhiban la solución arquitectónica. Obviamente lo vamos a llamar para que nos acompañe.

Con respecto a la pregunta que hizo el diputado Caggiani sobre el dragado del Puerto Montevideo, quiero decir que la reflexión inicial que él hizo, acerca de la importancia de los canales de navegación y la situación de la región la compartimos plenamente. Estamos en un momento, desde el punto de vista geopolítico, interesante. Tenemos que estar permanentemente analizando las distintas situaciones y realidades que se viven en la cuenca del Río de la Plata y en sus canales de navegación. Estamos atentos a lo que está pasando en la hidrovía Paraná- Paraguay. Estamos atentos a lo que puede llegar a pasar en el canal Magdalena. Obviamente, todo tiene que ver con la mayor fluidez en cuanto al posicionamiento de los puertos y, en ese sentido, el Puerto de Montevideo, en la misma línea con lo que decía el subsecretario Olaizola, es un puerto absolutamente estratégico, es un puerto, para nosotros, relevante, y esa apuesta en la mejor posibilidad de competitividad que tiene, no solamente está en la infraestructura en tierra, sino en la infraestructura en el agua. En ese sentido, los canales de navegación y la mayor profundidad son absolutamente relevantes.

Nosotros definimos ir, en esta primera etapa, a los 13 metros de profundidad. Es una obra que se está llevando adelante con dragas propias. Esa es otra definición que tomó esta Administración: que esta obra se realice con las dragas de la propia Administración Nacional de Puertos. Hoy estamos yendo a los 12,60 metros. La idea es, para fin de año, completar y lograr el objetivo de los 13 metros.

El proyecto ejecutivo de los 14 metros fue presentado al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y a la Cancillería. Estamos a la espera, obviamente, de las decisiones que se tomen, en principio en la Cancillería de República, en cuanto al momento y la oportunidad para su presentación y de la discusión que va a haber en el seno de la Comisión Administradora del Río de la Plata.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Pudo haber quedado alguna cosita pero, como dijimos, con gusto tras leer la versión taquigráfica vamos a dar continuidad a esta información en la Comisión cuando coordinemos una reunión de trabajo.

Con respecto al planteo de Carlos Varela -por lo menos para responder alguno de cada uno- sobre el ferrocarril central, la información que le podemos dar es que la semana pasada terminamos el cien por ciento de las expropiaciones, finalmente. Inclusive, firmamos una de las últimas con la Facultad de Agronomía. Se terminaron firmando 983 expropiaciones. Es bueno informar que, en el mientras tanto, se fue dando prioridad a aquellas que las empresas reclamaban como más urgentes, para no perder

continuidad en la obra. En esa línea se viene trabajando. Hubo algunos tropiezos que se han venido subsanando. Creo que venimos bien en ese aspecto.

Mañana tenemos reunión con los empresarios como para ir redondeando un acuerdo final que nos permita a todos quedarnos tranquilos con respecto a los compromisos que asumió el país con esta obra. Estas observaciones eran una espada de Damocles que tenía el Ministerio; una deuda por compromisos asumidos no cumplida, que parecería no se analizó en su momento. Recuerdo que en el contrato se estableció que las expropiaciones se entregarían en diez días, lo que debe haber sido un error, porque eso es imposible de cumplir. Fíjense que terminamos de cumplir ahora, haciendo un esfuerzo enorme con la Dirección Nacional de Topografía, a través de algunos contratos que se hicieron con la Corporación y trabajando con profesionales ingenieros en la materia para poder subsanar el tema. Se subsanó y viene mejor. Si mañana tenemos la suerte de firmar el acuerdo definitivo, con gusto lo vamos a informar. De acuerdo con las últimas sugerencias que han hecho los ingenieros Ceiter y González y la doctora Soler, estamos muy cerca de poder firmar. Además, se está trabajando con la Oficina de Planeamiento y Presupuesto y con el secretario de Presidencia en forma permanente. Creo que si no terminamos mañana firmando el acuerdo definitivo vamos a andar muy cerca.

Con respecto a la otra preocupación que planteó el diputado, referente a la Ruta Nº 5, le puedo confirmar que se va a iniciar; ya se comenzó con el trabajo del proyecto final y lo más probable es que se haga en cuatro tramos para dar mayor agilidad a la ejecución de la obra utilizando, en algún tramo puntual, el 100 % de la concesión; no más de eso. A su vez, aprovechando que hay una iniciativa privada en algunos tramos, puede que la aprobemos para darle continuidad.

Por otro lado, se está trabajando en el pliego licitatorio para tener todo adjudicado antes de fin de año, porque si queremos ejecutarla durante el año que viene no podemos postergarla más. El mensaje que le he dado a los técnicos es que sí o sí tenemos que llegar a fin de año con las obras adjudicadas y saber quién va a hacer cada tramo. Lo que facilita esto de los tramos es que quizás más empresas puedan generar un avance de obra mayor. Hemos considerado que UPM no la va a necesitar sobre el final del año próximo, pero estimamos que en marzo y abril estarán prontas las dos cosas. Si no fuera así, van a quedar pendientes muy pocos tramos, o sea que igualmente la fluidez que nos preocupa a todos va a estar en su gran mayoría. También en ese aspecto, para tranquilidad del diputado Varela, venimos trabajando.

Creo que me quedó un planteo de la diputada Bottino con respecto a la preocupación de los transportistas. Cuando el director nacional de Transporte se refiera al articulado quizás le pueda dar alguna respuesta, ya que uno de los artículos que refiere al tema va a ser posiblemente retirado.

(Interrupción de la señora representante Cecilia Bottino)

——Después le responderemos.

El diputado Marcelo Fernández planteó la preocupación sobre el fideicomiso al transporte y lo que incide el subsidio al transporte en el combustible. Obviamente que es un dato que no podemos ignorar porque preocupa al ciudadano que manifiesta su discrepancia y a nosotros, que tenemos la doble responsabilidad de buscar una solución, o por lo menos ayudar a que las empresas sean viables, mantener al máximo los valores del boleto e ir reduciendo el costo del combustible. En esta instancia se congeló, como usted bien dijo. Ya hemos tenido alguna charla informal; las empresas ya me han solicitado audiencia para conversar sobre el punto. Analizaremos en conjunto la forma de

no generar un impacto ni en la ciudadanía ni en las empresas de transporte. Sé que no es fácil, pero tenemos que estudiarlo para ver qué significa ese impacto y cómo se puede ayudar a financiar o por lo menos no impactar negativamente en las partes. Una vez que tengamos ese trabajo hecho trataremos de analizarlo con el Ministerio de Economía y Finanzas para ver cómo lo rumbeamos.

La definición del combustible está tomada como una forma de parar por ahí, porque hay una presión muy fuerte en esa dirección que es atendible, porque también impacta, como todos sabemos, en otras áreas de la economía del país.

Con respecto a los subsidios al transporte en la pandemia, creí escuchar al diputado que había hecho un pedido de informes y que no le contestamos. Cuando el director nacional de Transporte comience con el análisis del articulado informará al respecto, o quizás lo podamos hacer ahora, si el presidente así lo dispone.

SEÑOR PRESIDENTE.- No; es preferible terminar con estas respuestas a los efectos de pasar luego al articulado. Previamente los señores diputados dejarán las constancias de lo que consideren no fue respondido.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Le daríamos la palabra entonces al director de la Dirección Nacional de Transporte para responder sobre el tema de los subsidios que había planteado el diputado Fernández.

SEÑOR FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR PRESIDENTE.- Perdón, diputado. El procedimiento es que al final dejen las constancias de lo que consideren no fue respondido. De todas maneras, si es una aclaración breve, le concedo la palabra.

SEÑOR FERNÁNDEZ (Marcelo).- Sí, brevemente quiero aclarar que el desarrollo referido a la política de subsidio es en respuesta al pedido de informes que sí fue respondido. Que quede claro eso. Nuestra objeción refería al poco control en el destino de las partidas.

Muchas gracias.

SEÑOR LABANDERA (Pablo).- Es un gusto poder satisfacer las dudas de algunos de los diputados. Más allá de que hay tres o cuatro diputados que han planteado el tema vinculado con los artículos 164 y 165 del proyecto, me voy a concretar puntualmente a lo que usted planteaba recién. No es correcto decir que no hay un control por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas -concretamente de la Dirección Nacional de Transporte- en lo que son los criterios de asignación de los subsidios. Eso no es así. Tanto no es así que ese control es diario. Nosotros tenemos asignados funcionarios en las distintas terminales y, además, hay un control permanente del recorrido. Lo que sí existen son criterios generales al momento de asignar los distintos subsidios. El subsidio al boleto no es el único subsidio que se brinda. Está también el subsidio al gasoil; usted lo sabe igual que yo. En el caso del subsidio al boleto estudiantil lo que sí existe es un régimen que está normativamente previsto, que es diferente en Montevideo, Canelones y el resto del país. Eso se debe fundamentalmente a que en Montevideo y en Canelones sustancialmente funciona el STM (Sistema de Transporte Metropolitano), que permite tener un control permanente y adecuado de los chiquilines que suben, de los kilómetros que recorren, etcétera. Esa situación lamentablemente no se da en el interior porque aún no hay dispositivos electrónicos que permitan medir eso. Entonces, se trabaja sobre fictos, en base a la información que la ANEP le brinda al Ministerio de transporte y que además sube a su página web; de ahí el Ministerio lo rechequea. Sin perjuicio de eso, el Ministerio realiza controles permanentes sobre las empresas, sobre toda la

documentación contable, a tal punto que existe un castigo para el caso de que no se presente. Hay un control permanente.

Eso, además, tiene un segundo control por parte del Ministerio de Economía y Finanzas al momento de hacer la asignación y un tercer control en el caso del fideicomiso del boleto por parte de la Corporación Nacional para el Desarrollo.

Le doy absoluta tranquilidad de que no se tira la plata, se controla; es la plata de todos. Estamos especialmente interesados en que el criterio de asignación sea el correcto, el adecuado y el que exige la normativa vigente.

Lo invito a que si tiene alguna presunción o información de que eso no está sucediendo, por favor, me lo trasmita directamente porque se va a corregir inmediatamente. Hasta donde yo sé, eso no es así.

Gracias, señor presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Gracias, director.

Tiene la palabra el señor ministro.

Si no hay más preguntas que aclarar, pasaríamos a la consideración del articulado.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Queda por responder una pregunta sobre el Sictrac. Me parece que interesa que se conozca.

En su momento, hubo una definición del exministro Heber de dejarlo sin efecto. Me consta que es un elemento importante en el sector transporte y que se debe encarar alguna solución. Se entendió que no era la ideal; si bien había un avance y alguna conformidad, también había discrepancias de transportistas, y ustedes lo sabrán. No era que todos estaban de acuerdo. En esa línea y en su momento se entendió oportuno dejarlo sin efecto, pero hay un compromiso de ir dando un paso hacia adelante en lo que hace a otros sistemas, como el satelital, y hoy se está trabajando en un pliego licitatorio en conjunto con la Corporación. Quizá, próximamente, cuando comparezcamos a la comisión tengamos algún informe más preciso, pero la idea es ir en la dirección de tener una clara situación del tránsito, del transporte, del uso de la red vial, de temas que son indispensables para poder fijar políticas de Estado que tengan que ver con el cuidado adecuado y el mantenimiento de la red vial. Es un poco la línea que en algunos aspectos contemplaba el Sictrac, pero tratamos de salvar las discrepancias buscando una metodología que nos permita dar un primer paso. Creo que en esa línea este año habrá novedades como para no dejarlo en el olvido.

Como lo había dicho Heber, y esto a mí me interesa personalmente, creo que dar un paso en esa dirección es muy necesario para el país, o sea, tener identificado realmente el uso, inclusive, para la planificación adecuada de la red vial en cuanto a su mantenimiento, a su construcción. Muchas veces construimos o invertimos quizás en forma desmedida por no tener claramente identificado el tránsito, el tipo de tránsito y la carga que tienen esos vehículos. En muchas ocasiones se hacen inversiones no necesarias o inadecuadas, como ha sucedido en algunas rutas, pensando que no es tan necesario aportar más cantidad de asfalto, carpeta, mezcla u hormigón -de acuerdo con la característica que tenga la ruta-, porque no se entendía que era necesario, por la cantidad de tránsito que pasaba, por ejemplo, y cuando se mejora la ruta, ello impacta y levanta el trajín de tránsito en forma importante. Por eso, la información, la articulación y el intercambio de información con el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca para conocer la producción de las hectáreas que hacen a la cercanía con las rutas que se van a trabajar será una impronta que le vamos a dar a nuestro equipo de trabajo. Analizaremos en profundidad no solamente la obra, sus características y el tipo de obra

sino también el impacto que puede tener cuando se construye la ruta. Ese es un debe que el país tiene; en ese aspecto esto no se ha analizado correctamente.

Creo que todos somos testigos de que quizás hemos hecho obras con un tratamiento bituminizado doble, pensando que era suficiente, y sin siquiera estar inaugurada la obra ya está rota. Tengo ejemplos para citar; todos lo sabemos. Y quizá no es por culpa de las autoridades, sino que no fue analizado adecuadamente.

En esa línea le vamos a poner nuestra impronta a esa evaluación y le hemos pedido a todo el equipo de vialidad y a los ingenieros analizar el día después de la construcción.

Para finalizar este tema -se fue el diputado Miguel Irrazábal-, me queda responder lo del puente Picada Oribe, pero en todo caso el director de Vialidad después podrá informar. No sé si lo informamos ahora o no…

SEÑOR PRESIDENTE.- Infórmelo ahora. Queda registrado en la versión taquigráfica, ministro.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- El director de Vialidad informará al respecto.

SEÑOR CIGANDA (Hernán).- El avance de obra del puente Picada Oribe está en un 17 %. Por supuesto, hay una cantidad de obra que hoy no se puede medir porque viene en viaje. Es un puente que viene del exterior y cuando llegue lo que está en camino la obra avanzará rápidamente. Pero viene en buena ejecución.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ahora, los diputados dejarán constancias sobre cuestiones que consideren no fueron respondidas.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Simplemente, quiero aportar al rico intercambio; en modo alguno está en mi ánimo generar una discusión, porque creo que es aspiración de todos avanzar en consideraciones que nos parecen importantes para la actividad y puntualmente para el desarrollo de recursos para el país.

Insistimos sobre la preocupación del fideicomiso del boleto, señor ministro, porque según nuestros cálculos, a la fecha, el fondo del capital fiduciario, en función de los aumentos sucesivos que está teniendo el combustible, ha dejado de recaudar $ 108.000.000. Es indudable que esto es una lógica de fierro: o lo absorben las empresas del sector o se traslada a tarifa.

Por tanto, quiero insistir en este tema de extrema sensibilidad y que hace, vuelvo a subrayar, a la importancia que la política del fideicomiso del boleto ha tenido a lo largo de los últimos quince años en el sector en particular. Como todo sector terciario, el 60 %, 65 % de sus costos lo conforma la mano de obra y, el otro restante, habitualmente se divide entre un 25 % en combustible y el resto en mantenimiento en general. Modificar este componente en lo más mínimo afecta la ecuación y, por tanto, la estructura de costo del sistema. Por tanto, nuestro voto, nuestro deseo es que este tema se encauce de alguna manera porque, irremediablemente, según parece advertirse -no queremos ser pesimistas-, la solución es que se termina trasladando a la tarifa y por ende terminan siendo los usuarios quienes tienen que absorber la política de congelamiento del fideicomiso del boleto.

El otro aspecto que quiero señalar es que no obtuve una respuesta satisfactoria en referencia a la situación del apoyo de los subsidios en materia de covid- 19, que era a los que me refería, director Labandera, concretamente, porque la propia información que nos remite la Dirección Nacional de Transporte hace referencia a que los pagos se hicieron en

función de la información obtenida por las plantillas presentadas diariamente por las empresas. Y en esto, bueno, está un poco la práctica de quien ha laburado en esta actividad: me resulta bastante difícil creer que los servicios que vienen desde el interior en horas de la madrugada son controlados por algún funcionario del Ministerio del Interior. Me parece que no se ajusta a la realidad de cómo funciona el sistema de transporte. Sí puede hacerse en Tres Cruces, pero no en los servicios provenientes del interior del país hacia Montevideo.

El otro aspecto tiene que ver con la situación de la compra de equipamiento y de medios tecnológicos para el control de la velocidad de la seguridad vial en el tránsito. Insisto en que esto lo preveía el artículo 328 de la ley presupuestal. Era una política que el Ministerio iba a desarrollar con el objetivo, entre otras cuestiones, de reubicar al personal de los peajes -eso fue lo que se nos transmitió- y parece ser que no se ha podido avanzar en ese sentido.

Finalmente, el señor ministro ha hecho mención al Sictrac y coincidimos con su importancia en lo que hace al mantenimiento de la red vial, al correcto mantenimiento de las vías. Lamentamos que no se haya hecho mención a las horas de conducción del personal, a la siniestralidad que se genera por la excesiva jornada laboral en el transporte de carga, como el señor ministro bien lo sabe. Hechos recientes nos deben llamar naturalmente a la reflexión sobre la importancia de controlar los tiempos de conducción máxima en el transporte de carga. El Sictrac lo preveía y lo establecía; era producto de un acuerdo en el Consejo de Salarios. Por tanto, esa situación desmiente el poco apoyo o las visiones encontradas que tenía la solución porque, naturalmente, resultó de un acuerdo en el que participaron, además de las cámaras empresariales, el sindicato de trabajadores, los ministerios de economía, de trabajo y de transporte. En fin, naturalmente que estamos muy expectantes a la presentación de esta alternativa y exhortamos a que la solución que el ministerio encuentre incluya también la situación de los trabajadores y, fundamentalmente, distribuya con claridad las responsabilidades ante los siniestros de tránsito, tanto sea por el empleador, el transportista o el transportador que contrate el flete.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hechas las constancias y no habiendo más legisladores anotados, se pasa a considerar el articulado. A estos efectos, tiene la palabra el señor ministro.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Con respecto al articulado quiero señalar que hay dos artículos que he tenido oportunidad de analizar una vez que asumimos el ministerio y sobre los cuales he dialogado con los distintos directores. En función de ello, estamos solicitando el retiro del artículo 160, que refiere a la publicidad en rutas nacionales; queremos profundizar un poco más la normativa vigente para poder presentar en su momento -no ahora- alguna propuesta que nos dé la tranquilidad de que estamos cumpliendo con toda la normativa. Entonces, como no queremos aprobarlo en esta instancia solicitamos el retiro del artículo 160. También estamos pidiendo el retiro del artículo 164, que refiere a la clasificación del transporte de carga terrestre, transporte profesional y no profesional de carga, que puede ser propio, residual o híbrido, que hoy se mencionó acá.

En síntesis, estaríamos retirando esos dos artículos porque, como dije, entendemos que debemos profundizar un poco más internamente en el ministerio a este respecto, ya que a mí, también, me caben algunas dudas. Por esta razón, prefiero el retiro de estos dos artículos.

Para analizar los demás artículos, quisiera que se otorgara la palabra al director nacional de Topografía a efectos de que nos informe sobre el planteo de los artículos 161 y 162.

SEÑOR BERENGUER (Wellington).- El artículo 161 refiere a una pequeña modificación que se hace con respecto a una disposición de 2018 por la que la Dirección Nacional de Topografía destinará el producido de las tasas de copia de planos que se recabe a: Rentas Generales, 50 %, y al Archivo Nacional de Planos de mensura de la propia Dirección, 50 %, a los efectos de los gastos propios que estos implican.

El artículo 162 es un pequeño cambio, pues en la ley de presupuesto se había permitido, cuando se hicieran expropiaciones, el levantamiento de todas las hipotecas, embargos y demás afectaciones; reviendo este aspecto en este año de ejecución vimos que era exagerado pues afectaba un poco a los acreedores. Por tanto, en este artículo se establece que solamente se levantarían hipotecas cuando ellas afectaran a menos del 10 % del área del inmueble.

Quedaría el artículo 163 al que con la anuencia del ministro voy a hacer referencia.

En cuanto al artículo 163 -que no mencionó el señor ministro-, cabe señalar que también afecta a la Dirección Nacional de Topografía. Este artículo modifica un artículo viejo que exigía que cuando las expropiaciones se hicieran vía judicial se depositarían los importes de la indemnización en el Banco Hipotecario. Estamos solicitando que ello pase al Banco de la República, como se está haciendo en la actualidad. Asimismo, la moneda decretada era la unidad reajustable; ahora solicitamos que se pase a la unidad indexada que es como actualmente se está haciendo, pero sin un amparo legal.

Otras de las modificaciones importantes en este artículo refiere al literal E). El cobro se hacía una vez que el Juez decretaba la ejecución del acta de expropiación, que es la forma en que se traslada el dominio. Bueno, aquí se decreta contra el lanzamiento poder pagar al propietario, a la persona a la que se indemniza, el cobro correspondiente. Ello es todo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, ¿se retiran los artículos 160 y 164?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Si; se retiran los artículos 160 y 164.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Tienen modificaciones o sustitutivos?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- No.

Después tenemos los artículos 159, 165, 166 y 167 para los cuales pediría ceder la palabra al director Nacional de Transporte a fin de que informe sobre las modificaciones planteadas a su respecto.

SEÑOR LABANDERA (Pablo).- Con respecto al artículo 165, básicamente lo que intenta es atribuir en una norma de rango legal una facultad que el ministerio tiene por sus poderes implícitos atribuidos que son, llegado el caso, en el marco de un régimen sancionatorio, suspender a alguna empresa en forma transitoria o definitiva. Sin embargo, eso no está contenido en una norma de rango legal. No existe en toda la normativa sancionatoria del Ministerio de transporte una sola disposición de rango legal que permita, llegado el caso, suspender a una empresa cuando se está ante una falta grave. La única norma existente es una norma de rango reglamentario, el artículo 45 del Decreto N° 349 de 2001, que es una norma manifiesta mente ilegal pues autoriza a que en los casos de tributos internos y tributos previsionales se llegue eventualmente a suspender a una empresa. Acá lo que se está buscando es que ante situaciones muy

graves como, por ejemplo, de presunción de cohecho o la circulación de vehículos por corredores prohibidos, etcétera, el ministerio tenga la posibilidad de suspender en forma provisoria o definitiva a la empresa de que se trate. Hoy la sanción más gravosa que puede establecer el ministerio es en el caso del transporte nacional, UR 250 cuando existe un exceso de peso muy importante, y a nivel del transporte internacional hasta US$ 4.000 regulado en el ATIT, Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre. Esto es con respecto al artículo 165.

En cuanto al artículo 166, se busca solucionar un problema que se presenta en forma recurrente en la práctica. Me refiero a la detención de vehículos por parte de los funcionarios inspectores de los servicios inspectivos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Cuando se detiene un vehículo, se presenta la dificultad de dónde dejar ese vehículo y qué hacer posteriormente, y sobre todo, cómo cobrar la deuda ulteriormente, cuando esta se termina consolidando en una sanción. Ahí se presentan tres o cuatro problemas que en la práctica suelen generar una serie de situaciones bastante inconvenientes.

El primero es a dónde se traslada ese vehículo. El segundo problema que se presenta es quién debe asumir el costo de ese traslado y el eventual depósito posterior. Hay un problema, que es mucho más grave -generalmente se presenta con posterioridad-, que tiene que ver con la responsabilidad, tanto de la carga como del vehículo. Y, finalmente, está el de la posibilidad de cobrar sobre ese vehículo las deudas correspondientes. Ahí, se generan dos deudas: una administrativa -con el Ministerio- y una eventual deuda civil por concepto de depósito.

En este caso, a lo que se aspira con la presentación de la norma que se agrega como proyecto, es solucionar esa situación y dejar en manos del juez competente la posibilidad -o no- de que esa incautación inicial se termine consolidando en una retención definitiva.

El artículo 167, de alguna manera, contempla la preocupación que hoy planteaba el señor diputado Fernández. Precisamente, hoy se están transfiriendo una serie de subsidios muy importantes por parte de las autoridades ministeriales a las empresas de transporte de pasajeros y muchas veces, o algunas veces, por lo menos, no tenemos la posibilidad legal de exigir la devolución de la información que se requiere. En esos casos, lo que existe es una sanción de hecho: se demora el traslado de las prestaciones por concepto de subsidio. Pero, reitero, no tenemos ninguna norma de rango legal que nos permita exigir de manera coactiva la remisión de esa información, lo cual habilitaría esta iniciativa. Para esos casos, lo que establece el proyecto, es que se condicione el traslado del subsidio al aporte por parte de la empresa correspondiente, en cumplimiento del deber de colaboración que todas las empresas tienen para con el Estado.

He terminado con las referencias al articulado, señor presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que hemos culminado con los artículos.

Continúa con el uso de la palabra, el señor ministro.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Creo que quedó algo pendiente con el diputado Fernández, vinculado a los subsidios. Le voy a pedir al señor director Nacional de Transporte que se refiera, específicamente, a los subsidios extraordinarios, para ver si podemos evacuar esa duda.

Con respecto a lo del Sictrac, comparto plenamente la preocupación planteada por el señor diputado. Esa es también nuestra preocupación. Nosotros nos vamos a preocupar por lo que le corresponde al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que es

el control en lo que refiere a ese Inciso. Ante la posibilidad de que el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social haga un planteo similar, obviamente, la información va a estar. Se logrará un acuerdo entre las partes para que esté, pero creo que es importante tener la información que esté. Al momento en que se instale la tecnología esa información estará disponible para que, en caso de acordar a través de otros ministerios, se pueda brindar. No es que no se tenga presente. Creo que es interesante su preocupación y no discrepamos con ella. El solo hecho de tener esa información nos va a permitir que otros organismos, otros ministerios, puedan requerirla.

SEÑOR PRESIDENTE.- Señor ministro, luego de la intervención del señor director nacional de Transporte pasaríamos a las preguntas sobre el articulado por parte de los diputados; ya hay cuatro anotados.

SEÑOR LABANDERA (Pablo).- Con respecto a la duda que se le generaba al señor diputado, me parece importante hacer una división. Por un lado, están los subsidios habituales, los que se sirven históricamente; el diputado hoy hacía mención a ellos, incluso, con el temor por la posible desfinanciación del fondo fiduciario y por que, eventualmente, se traslade a la tarifa; es una preocupación que todos compartimos. Sin perjuicio de ese subsidio al boleto y al boleto estudiantil, por otro lado existió, a partir de la pandemia, el subsidio covid.

Ese subsidio covid no solo se sirvió en el año 2021, sino también durante el año 2020, incluso, con criterios diferentes. En un primer momento, ese subsidio fue doble, porque se trabajó sobre un ficto; es decir, se dio un segundo subsidio, indirecto, porque se siguió manteniendo el mismo ficto del año 2019. Entonces, se tomó un histórico del 2019, de lo que habían recorrido las empresas -aun cuando no se recorrieron esa cantidad de kilómetros, porque no solo la recaudación, sino también los recorridos disminuyeron a casi el 50 % durante un período muy largo de la pandemia; como todos sabemos, los alumnos no concurrieron a los centros educativos-, se tomaron esos montos -en ese momento eran $ 360.000.000 por concepto de fideicomiso del boleto y fideicomiso del boleto estudiantil- y se siguieron transfiriendo como si fuera un histórico del 2019. Ahí hubo un primer subsidio indirecto. El segundo fue el subsidio covid- 19. En ese caso lo que se buscó -algo que por suerte se logró- fue que ninguna empresa quebrara, ni ningún trabajador fuera despedido. Apareció la innovación del subsidio de paro parcial. Se envió a una cantidad de funcionarios al seguro de paro pero, por suerte, no hubo despidos en el sector. Ese subsidio, en el año 2020, para el suburbano fue de US$ 4.500.000; para el interdepartamental -corta, larga y media distancia- fue de US$ 4.500.000; en el interior -el subsidio que se les sirve a las empresas departamentales en el interior a través de las distintas intendencias- fue el equivalente a US$ 2.200.000, y en Montevideo fue el equivalente a US$ 7.200.000. ¿Con qué criterio? Básicamente, con el de los kilómetros recorridos. Aquí existe una proporción en base a la cantidad de kilómetros recorridos por las distintas empresas en todo el país. A su vez, como en determinado momento se exigió a las empresas interdepartamentales -no a las suburbanas- que trabajaran con medio aforo como consecuencia del control sanitario -creo que esta información el señor diputado ya la recibió en la respuesta al pedido de informes-, por el período 21 de diciembre al 31 de diciembre se transfirieron US$ 2.000.000 y por el período 2020- 2021 fueron aproximadamente US$ 11.700.000.

En total -para que tengamos una dimensión de los subsidios-, en el año 2020 se transfirieron, por concepto de todo subsidio, US$ 117.000.000 al sector, y en lo que va de este año se llevan transferidos casi US$ 71.000.000. Esto en cuanto al subsidio covid, subsidio boleto y subsidio boleto estudiantil.

Sin perjuicio de eso, también existe un mecanismo especial, muy peculiar, que en la jerga se conoce como "rurales", y es la posibilidad que tiene -en el marco de los convenios que celebra el Ministerio de Transporte y Obras Públicas con las distintas intendencias departamentales- de cubrir determinados trayectos muy puntuales como, por ejemplo, veinte kilómetros entre la localidad tal y la escuela tal, etcétera. En ese sentido, se utilizó en el 2019 y en los años anteriores para cubrir los traslados de las operaciones de ojos. Durante el año 2020, fue el equivalente a unos $ 35.000.000, y en lo que va del año 2021, "rurales" equivale a $ 17.000.000, con la expectativa de que alcance una cifra más o menos similar.

En el caso del suburbano, no se le transfirió el subsidio por el medio aforo, porque el suburbano siguió funcionando con el aforo completo. En el caso del interdepartamental, en los últimos cuatro meses se completó el equivalente a ese medio aforo y, sin embargo, como contrapartida no recibió -como sí recibió el suburbano- una partida del subsidio covid- 19. En el caso del suburbano -si no recuerdo mal-, fueron $ 152.000.000.

No sé si con eso…

(Interrupción)

——Bueno, si no lo conformo, dígame.

SEÑOR PRESIDENTE.- Está bien, director. Usted dio la información, y ahora pasamos a las preguntas sobre el articulado.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Comenzamos por lo que refiere a la disposición prevista en el artículo 159. Volvemos nuevamente sobre el tema de los peajes en rutas nacionales y, ahí, naturalmente, surgen las preocupaciones ya adelantadas en las intervenciones anteriores.

Todos sabemos que, a través de los acuerdos celebrados de los operadores privados de los peajes, como máximo, a diciembre de este año, deben estar automatizados en un 100 %. Hoy rige un régimen en horario nocturno, entre las veintidós y las seis de la mañana, pero -conforme lo acordado por contrato celebrado en abril de este año-, al octavo mes, o sea, noviembre o diciembre, debería estar automatizado todo el sistema de cobro de peajes

Naturalmente, sorprende la disposición en el entendido de que había una fuerte apuesta a la negociación y a la solución de los más de doscientos puestos de trabajo que aún quedan sin reubicar. Se dan situaciones totalmente complejas entre las que -por enumerar algunas de ellas, y en ningún caso es una enumeración exhaustiva- se encuentran madres jefas de hogar, residentes en lugares donde es muy difícil reubicarse laboralmente, con muchos años de tarea en esta actividad, de avanzada edad y ciertamente con dificultades de recapacitarse o reubicarse en otra actividad que, si no es posible en su entorno residencial, naturalmente generará la pérdida definitiva de la oportunidad laboral. Esta imposición sobre la obligatoriedad o facultad que se le da al ministerio para que, a partir de la sanción de la ley, comience, en forma obligatoria, a instalar dispositivos de los llamados popularmente TAG o sistema de gestión de peaje automático, también acarrea otras dudas que van más allá de la situación laboral, que para nosotros es la prioritaria, pero que tiene que ver, entre otras cuestiones, con ¿cuál va a ser el mecanismo a través del cual se van a distribuir los referidos dispositivos? ¿Es una actividad que se va a tercerizar? ¿La va a realizar el propio Ministerio de Transporte y Obras Públicas? ¿A través de qué mecanismos? ¿Con oficinas propias? ¿Con funcionarios contratados?

La otra situación hace referencia al acuerdo con el Sucive. Si bien en el acuerdo inicial, que tiene que ver con el pago del concepto de patente de rodados, hay disposiciones que ya se aplican y que, naturalmente, estaban en la excepcionalidad como que, ante la interrupción de rutas nacionales o la ocupación de la red, se pasaba al sistema de barrera libre, y ahí se facturaba el pasaje de cada uno de los vehículos. Pero esta es una situación absolutamente diferente; hay un cambio radical, y los propios interesados han manifestado públicamente su preocupación -situación por la cual no se los ha consultado- ya que el concepto de peaje pasaría a cargarse a la patente de rodados

Imaginémonos situaciones de atraso en el pago de las patentes de rodados, en las que se acumule sistemáticamente el sobrecosto. ¿Cuál va a ser la situación de las intendencias del interior al momento de querer hacer una política de recaudación a través de la patente de rodados vía Sucive?

El tercer elemento, que también preocupa, hace referencia a los coches con matrícula extranjera. ¿Cuál va a ser el mecanismo de pago? ¿Cómo se va a resolver esa situación?

En la actualidad, en la referida a la nocturnidad, los vehículos de chapa matrícula extranjera, fundamentalmente los de carga, saben que no están tributando, y están pasando absolutamente libres por los puestos de peaje, sin hacerse cargo de ningún pago de peaje, al contrario de lo que sucede con los vehículos nacionales, en una situación de inequidad tributaria flagrante.

El cuarto aspecto tiene que ver con el TAG -y naturalmente lo relaciono, porque en la propia norma presupuestal así se disponía-, y por lo tanto urge acelerar los trámites que refieren al proceso de adquisición de sistemas de control vehicular en rutas nacionales para resolver o paliar la situación de desprotección en la que quedarán más de doscientos trabajadores de los peajes.

Eso es lo que refiere al artículo 159, señor presidente.

Los otros comentarios refieren al artículo…

(Interrupción del señor representante Sebastián Andújar)

SEÑOR PRESIDENTE.- Está bien, señor diputado. Haga las preguntas sobre los artículos que restan.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Acabo de mencionar los que refieren al artículo 159 y planteé mis dudas. Ahora me aboco, si así se dispone…

SEÑOR PRESIDENTE.- Ahora continúe.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Es en lo que estaba, señor presidente. Muchas gracias.

El otro aspecto refiere al mencionado artículo 161, que modifica el artículo 159 de la Ley N° 19.670, que en su último inciso establece: " El producido de la tasa dispuesta en el presente artículo, una vez cumplido lo dispuesto en el artículo 594 de la Ley N° 15.903, de 10 de noviembre de 1987, se destinará a la Facultad de Ingeniería de la Universidad de la República, para el fomento de la matrícula de Agrimensura y apoyo académico de dicha carrera de grado".

Es decir, lo que el propuesto artículo 161 dispone viene a modificar este artículo 159 de la referida Ley N° 19.670, y hay un cambio susta ntivo. Hay una decisión de no apoyar con lo producido por esta tasa al fomento de la matrícula de Agrimensura y al apoyo

académico de dicha carrera de grado. Eso, naturalmente, va a tener un fuerte impacto en una actividad que ha venido disminuyendo su matrícula sustantivamente, y donde las franjas etarias de quienes se involucran con esta actividad son realmente altas. Quitar esta tasa, que se estima recaudaría unos US$ 10.000 por mes, creo que no le favorecería mucho al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero sí afectaría fuertemente a lo que es la formación y promoción académica de los estudiantes de Agrimensura en la Facultad de Ingeniería.

El señor ministro dijo que se retiran los artículos 160 y 164.

Hago una observación con respecto al artículo 165, que en el acápite vuelve a mencionar a las empresas de transporte residual o híbrido. Por lo tanto, creo que ahí es necesario corregir la redacción, porque si se retira el artículo 164, no es conveniente que en el artículo 165 se haga mención a ese tipo de transporte. Con referencia a los artículos 166 y 167, tenemos una opinión discordante, porque se le atribuyen al Ministerio de Transporte y Obras Públicas competencias de policía de tránsito.

En consecuencia, como dice la redacción: "[…] será detenido por la Dirección Nacional de Transporte, a través de inspecciones telemáticas o cuerpos inspectivos presenciales o con la colaboración del Ministerio del Interior […]". El término o es una cuestión disyuntiva, y faculta a realizar la actividad a inspectores del Ministerio de Transporte y Obras Públicas o de la Dirección Nacional de Tránsito por sí o con la colaboración de la Policía.

Imaginemos la situación de los funcionarios del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que algo conocemos, con escasos recursos materiales, con una dotación de personal muy menguada en los últimos años, realizando situaciones de control en el tránsito en las rutas nacionales.

Frente a eso, además de la necesidad de conocer cuáles serán las previsiones en materia presupuestal para atender esta nueva tarea, reitero, tanto en recursos materiales como humanos, surgen algunas preguntas que van a ser resorte de la decisión que el funcionario tenga que tomar en ruta nacional, seguramente a altas horas de la noche, en operativos donde no concurren más de dos funcionarios y el conductor del vehículo. A saber, primero, ¿cuál es el criterio que se utilizará? ¿Cómo se definirá que un vehículo es un riesgo para sí o para terceros? ¿Será por la inspección visual que el funcionario va a realizar? ¿Se ha de controlar el certificado de aptitud técnica que el vehículo tenga?

Segundo, la carga mal acondicionada o con la ausencia de los elementos de sujeción o seguridad apropiados, ¿cuál va a ser la actitud o cómo se van a determinar? Además, quisiera saber si esta disposición se aplicará solamente en los casos que refieren a inspecciones, cuando el vehículo está circulando por rutas nacionales.

Finalmente, en lo que refiere al artículo 167 -el director Nacional de Transporte levanta muy hábilmente el centro-, tengo que formular algunos reparos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por favor, señor diputado. Le pedimos que haga las preguntas.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Textualmente, el artículo 167 establece: "Las empresas de servicios regulares de transporte colectivo de pasajeros por carretera, de jurisdicción nacional o departamental, […]", me detengo. Sobre las de jurisdicción nacional, ya el Ministerio cuenta con la información que aquí se plantea, es decir, para el pago de fideicomisos, para el pago de compensaciones por boleto gratuito, para los subsidios especiales que acá se mencionaba, evidentemente se ha expresado que se hace en base a la información de las propias empresas de

jurisdicción nacional. El giro que nos preocupa tiene que ver con el concepto de departamental.

Acá hay dos precisiones para alguien que ha sido un guarda de ómnibus toda la vida. Entendemos que pueden estarse violentando principios de autonomía municipal al establecerse información que es de estricta competencia de las Intendencias. Es una observación que nos preocupa y que, además, puede afectar recursos genuinos de las propias Intendencias, entiéndase, por ejemplo, los convenios de transferencias por estudiante gratuito son celebrados y firmados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y se los está condicionando a la presentación de determinada información. Acá -naturalmente recurro al conocimiento del señor ministro-, traje una lista de las pequeñas empresas del interior del país: 132 empresas de diferente porte. Allí hay empresas en las que el propietario de la unidad es el conductor, el guarda, el que despacha la encomienda, el que cambia la rueda, el que engrasa el vehículo, el que hace la mecánica y, si no tengo mal entendido, por la interpretación que se le da a esta disposición, se estaría condicionando que la continuidad de ese servicio estuviera sujeta a la presentación, y leo textual…

SEÑOR PRESIDENTE.- Señor diputado: yo necesito que haga las preguntas.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Redondeo, planteando cómo se va a aplicar esta disposición en materia de transporte departamental, cuando la información y el control lo realizan las Intendencias Departamentales en sus respectivas jurisdicciones.

Pido las disculpas del caso.

SEÑOR REPRESENTANTE DALMAO (Daniel).- Saludamos a la delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Nos habíamos anotado en el articulado, para no reiterar intervenciones, pero justamente la consulta es sobre el artículo 161, al cual el diputado que nos precedió hizo mención. Así que vamos a abreviar todo lo que podamos, para no reiterar eso.

Ya se detalló a qué se refiere la modificación en el artículo 161 propuesto y la consulta que haríamos nosotros a la delegación del Ministerio es si realmente se valora o si se puede revalorar el impacto que puede producir esta modificación en la matriculación de los agrimensores.

Nosotros recibimos una delegación del Departamento de Agrimensura de la Facultad de Ingeniería y nos plantearon que sería muy significativo para ellos que dejaran de contar con los aportes que venían de esta tasa que se cobra, para la venta de fotocopias de planos. Allí nos daban algunos datos que pueden ayudar a dimensionar lo que puede ser este impacto, donde en la profesión ya se venía dando en los últimos años un descenso muy importante en cuanto a la matriculación. Nos ponían como ejemplo que en los primeros años de regreso a la democracia, de 1986 a 1995, el número de egresos de ingenieros agrónomos andaba en un poco más de veinte anuales, y en los últimos veinticinco años, este número de egresos ha disminuido notoriamente, dándose algo así como siete o siete y décimas por año. Entonces, nos planteaba el efecto muy fuerte que puede dar esto que para otras reparticiones esos aportes podían no ser significativos, pero para la carrera de Agrimensura, sí. Además, ahondaban en que, aparte de este efecto, también en algunos aspectos se podría estar dejando de exigir la firma del ingeniero agrimensor en algunos casos, por lo que tiene que ver con los avances tecnológicos. Ellos nos decían que, a pesar de los avances tecnológicos, sigue siendo fundamental la interpretación correcta de lo que pueden ser diferentes planos, etcétera, y nos ponían como ejemplo, justamente, los retrasos en el ferrocarril central, debido a

errores que se producen por el análisis de los diferentes planos por idóneos y no por ingenieros agrimensores.

Redondeando, la consulta es esa, si se puede rever o valorar el impacto negativo que puede tener esta modificación en todo lo que tiene que ver con la matriculación y la actuación correcta y necesaria de los agrimensores.

Gracias.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- Gracias, presidente, pero tomando en cuenta su solicitud…

SEÑOR PRESIDENTE.- Pregunte, señor diputado.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- Hago mías las palabras del diputado Fernández y las consultas que realizó, y veremos las contestaciones.

Gracias, señor presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor ministro, a los efectos de responder las preguntas sobre los artículos y estamos finalizando la comparecencia del Inciso.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Con respecto al artículo 159, al que se hizo referencia por parte del diputado Fernández, debo decir que para nosotros su aplicación es de suma importancia, en el entendido de que la preocupación que trasmite el diputado, en lo que hace a la instrumentación, la puesta en marcha, y todo lo que refiere a los distintos temas planteados, como así también la reubicación del personal que podría quedar sin trabajo como consecuencia del retiro de la presencialidad en los puestos de peaje, utilizando la tecnología, se viene trabajando -creo que lo mencioné hoy acá- con el sindicato, con el Sunca. La reunión de las tres partes se va a seguir dando y vamos a lograr llegar a un acuerdo porque existe buena voluntad de todas ellas. Y si tenemos que hacer un esfuerzo desde el Ministerio, en su momento lo haremos para que esa preocupación quede sin efecto. De cualquier manera, estamos hablando no de un número de doscientos y algo, sino de alrededor de ciento veinte personas -según lo que conversamos en la última reunión con el Sunca-, que serían las que hoy están para redistribuir en otras tareas, ya que se dejaría de tener presencialidad en los peajes. A eso estamos abocados y en ese sentido vamos a encarar ahora la negociación, donde hay alternativas en las que ya se venía trabajando, pero hay otras nuevas producto de que, inclusive, la colocación del TAG y la puesta en marcha de esto quizás pueda ser una salida de fuente laboral que se pueda incluir dentro de las que ya se venían hablando. Así que en esa línea tenemos esa preocupación. Para nosotros es esencial la instrumentación de esto -por eso está planteado, y queremos dejar esa constancia hoy acá-, porque genera la posibilidad de optimizar recursos para volcar en mayor inversión pública, utilizando tecnología que hoy tenemos a nuestro alcance en el país, y creo que no nos podemos amputar esa posibilidad, cuidando todos esos detalles y teniendo en cuenta la preocupación planteada.

En el artículo 161 -al que se hizo mención por parte de dos diputados-, queda claramente establecido y puesto de manifiesto que el Ministerio -a través de la Dirección Nacional de Topografía- está realizando una tarea que tiene un costo y genera un gasto, pero no tiene un retorno. En este caso, no es nuestra intención retirar recursos a la Udelar; también hay una parte de esos recursos que van a Rentas Generales. Yo creo que hay que poner encima de la mesa la preocupación para luego atenderla, antes de instrumentar algo. Y creo que si el Ministerio no la plantea como tal queda como que tenemos ahí un gasto que estamos generando, producto de toda la intermediación, la

operativa y los controles, y no hay un retorno; en algún momento, hay que plantear ese tema, y creo que este es el adecuado. Hay que tener el cuidado correspondiente con respecto a la preocupación que planteaba el diputado, pero me parece que esa es una negociación para otro ámbito. Como Ministerio entendimos que correspondía presentar esta preocupación de nuestra parte, a fin de que se busque una solución al respecto. Ese ha sido nuestro interés y no otro; no aspiramos a quitar un derecho a la Udelar ni nada -por supuesto-, sino a trasmitir que ese es un gasto que no tiene un retorno y que lo estamos generando.

Por otro lado, el artículo 165, al que se hacía mención, tiene que ver con el uso de poderes por parte de la policía nacional de tránsito, los controles y la retención de los vehículos. Ahí lo que nosotros queremos dejar claro es que nos preocupa sobremanera que, muchas veces, por cumplir con el control establecido en la normativa vigente el Ministerio genera gastos extra, como consecuencia de la despreocupación del propietario, ya que muchas veces nadie se preocupa y los vehículos quedan tirados allí, a la deriva. Entonces, de alguna manera, tenemos que traspasar esa responsabilidad al propietario y comenzar a lograr que el compromiso sea mutuo, es decir, no solamente del Ministerio, sino también del propietario. Si no tenemos una norma legal que nos permita cargar la responsabilidad sobre el propietario, la despreocupación nos afecta, y mucho, y nos está generando algo que está inconcluso. Esa es la intención y no otra.

Con respecto a la preocupación sobre la articulación o la puesta en marcha de los controles, debemos decir que hoy existen esos controles. Habitualmente, si el recurso humano no es suficiente, siempre se acude al Ministerio del Interior para poder dar cumplimiento a la normativa vigente.

En lo que tiene que ver con el uso inadecuado de medidas de seguridad, hay un sinnúmero de cosas que me parece que son fruto de normas que se han ido incorporando en el correr de los últimos años, que son indispensables para el funcionamiento adecuado del transporte en nuestro país, y que no podemos obviar. Quizás tendríamos que controlarlas mucho más aún, lo que muchas veces los recursos humanos no nos permiten, pero cuando nos lo permiten, a su vez, se nos genera esta dificultad, y por eso está planteado de esta manera y no otra.

Con respecto al artículo 167, el diputado bien refería que hay empresitas chicas -conozco muy bien a todas ellas-, del interior. No es nuestra intención ir contra nada. En primer lugar, si hay algo que violenta la autonomía departamental, el primero en estar en desacuerdo es el Ministro; yo soy un ferviente defensor de la autonomía de los gobiernos departamentales porque supe estar del otro lado y muchas veces me molestaban -y mucho- actitudes del gobierno central que no tenían en cuenta las autonomías. O sea que no vamos a ir nunca en contra de la autonomía de los gobiernos departamentales.

Segundo, hay sí apoyos y subsidios que tienen que ver con el presupuesto nacional y, de alguna manera, debemos tener la certeza de que se está cumpliendo con la obligación de brindar la información mínima. También eso apunta a apoyar y defender el transporte formal.

Y, en último caso, si tenemos que acudir a buscar un sistema de control específico para esas empresas chicas, no tengan dudas de que entre el gobierno departamental y el gobierno nacional lo vamos a lograr, porque no nos vamos a dar el lujo de permitir que esas empresas desaparezcan y que, como consecuencia de ello, generemos un problema mayor a la ruralidad de nuestro país, afectando o cortando una línea en el medio rural, que muchas veces a los transportistas les cuesta -y mucho- poder mantenerla, como consecuencia de que el volumen de boletos es mínimo. En esa línea trasmitimos tranquilidad absoluta por dos razones. Una: porque esa no es nuestra

intención. Sí somos conscientes de que necesitamos esta norma porque -como en todos los casos- hay algunos que se pasan de vivos, y hoy para el que se pasa de vivo no tenemos elementos; pero esta norma nos permitirá apretar la clavija, y ahí la vamos a apretar. Esa es nuestra idea y necesitamos este respaldo legal para afrontar la exigencia correspondiente en lo que hace a esa solicitud de algunas empresas de transporte que no cumplen porque no quieren, y simplemente se hacen de ese subsidio. Y quizás, muchas veces, estemos siendo injustos y les estemos dando ese subsidio a algunos que no están cumpliendo porque no los obligamos, y estamos dejando de lado a otros que sí necesitan. Me consta que hay casos de estos en los que vamos a trabajar, y mucho, para seguir buscando soluciones de apoyo, fundamentalmente para el transporte del medio rural, para el que aún el que le estamos dando es insuficiente. En esa línea es por la cual estos artículos fueron presentados y aspiramos la aprobación del Cuerpo.

Gracias, señor presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Gracias, señor ministro.

Le recuerdo -está en todo su derecho de responder o no- que un señor diputado había preguntado sobre las matrículas extranjeras.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Bien. Con respecto a lo que se manifestaba, yo omití decir algo acerca de los peajes. Es verdad lo que se dijo en cuanto a que se firmó un acuerdo progresivo, y que en esta etapa está la nocturnidad; se levanta el peaje y se cobra a través del Sucive porque hay un contrato hoy vigente. Y es real que se está perdiendo recaudación como consecuencia de que no está estipulado para las matrículas extranjeras, porque obviamente no tiene cómo cobrarse. Eso en aquel momento ya se había analizado. Por eso, habían fijado una segunda etapa, que era un turno más para el mes de setiembre. Yo la suspendí por la sencilla razón de que entiendo que tenemos que resolver estos problemas previamente -esto es parte del acuerdo- para poder dar un paso más.

O sea que la segunda etapa, que era la eliminación de un turno en el mes de setiembre, quedó sin efecto hasta diciembre, en primera instancia. Si de acá a diciembre dejamos de tener todas estas preocupaciones -las de ustedes son las mismas que las nuestras-, podremos dar el paso siguiente. Además, ya tendríamos facultades para aplicar este artículo. Si no llegamos a esa fecha, tendremos que ponerlo en marcha una vez que tengamos el problema resuelto. Nosotros estamos confiados en que lo vamos a resolver. Sabemos que estamos perdiendo esa recaudación, pero no quisimos dar marcha atrás porque no nos parecen oportunas esas idas y vueltas.

Entonces, dejamos todo así y no dimos un paso más, pero de acá a fin de año aspiramos a poder resolverlo.

Por supuesto, el TAG también debe prever la instalación y colocación en frontera a los vehículos del lugar para que, antes de salir de frontera, puedan hacer los pagos correspondientes y no se vea afectada la competitividad del sector ni los ciudadanos de nuestro país y se beneficie a otros.

Así que eso también está siendo contemplado.

SEÑOR REPRESENTANTE VIVIANO (Álvaro).- En primer lugar, quiero destacar la presencia en sala del ministro y de toda la delegación. En particular, quiero resaltar la presencia del ministro. Para la bancada de gobierno es verdaderamente muy satisfactorio verlo acá, trabajando con firmeza y con decisión, luego de haber atravesado algunos problemas que todos conocemos.

En segundo término, también quiero destacar el valor de la información proporcionada a esta Comisión para sustanciar los informes finales sobre la rendición de cuentas y los artículos propuestos.

En tercer lugar, nos sumamos a la preocupación sobre el tema del cual se está hablando. En los días en los que recibimos delegaciones, estuvimos intercambiando opiniones con los funcionarios de los peajes que, mayoritariamente, son mujeres y jefas de hogar. Sabemos que este asunto es preocupación del ministerio; lo han manifestado aquí. También lo es del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, que oportunamente lo dijo. Entonces, como bancada de gobierno, nos sumamos a esa preocupación y abogamos por que estos caminos se puedan encontrar y este conjunto de trabajadores, en el marco de una solución integral, logren su reestructura laboral, por decirlo de alguna manera.

Por último, agradecemos la presencia de la delegación, de la cual la bancada de gobierno está muy orgullosa.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece la presencia del señor ministro de Transporte y Obras Públicas y de toda la delegación que lo acompaña.

(Se retira de sala la delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas)

(Ingresa a sala la delegación del Ministerio de Ambiente)

——Le damos la bienvenida a la delegación del Ministerio de Ambiente integrada por su ministro, el señor Adrián Peña; el subsecretario, Gerardo Amarilla; el director general de Secretaría, doctor Diego Iglesias y asesores.

Antes que nada, le queríamos pedir disculpas por el otro día que estuvieron y no pudimos atenderlos. Les agradecemos.

El régimen de trabajo de la Comisión es el siguiente: tienen una rendición de cuentas desde que comenzaron su actuación en el ministerio, una serie de consultas que seguramente realizarán los legisladores, respuestas de la Cartera y luego pasamos directamente al articulado.

Le damos la palabra al señor ministro de Ambiente, Adrián Peña.

SEÑOR MINISTRO DE AMBIENTE.- Muchas gracias, señor presidente. Es un gusto para la delegación del Ministerio de Ambiente participar de esta rendición de cuentas.

Como usted decía, este ministerio fue creado por la Ley de Urgente Consideración y hemos asumido en funciones con el subsecretario Amarilla, el 27 de agosto del año 2020.

Por lo tanto, nuestro trabajo como ministro y subsecretario, ha sido de unos meses del año 2020, pero vamos a ir informando sobre todas las direcciones que hoy pertenecen al Ministerio de Ambiente y de ello es que vamos a rendir cuentas hoy.

Si no entendí mal, hacemos esta presentación, luego habrá un espacio de consultas, para pasar al articulado. ¿Es así?

SEÑOR PRESIDENTE.- Así es, señor ministro; adelante con la rendición de cuentas.

SEÑOR MINISTRO DE AMBIENTE.- Como les decía, el año 2020 marcó un momento de grandes cambios en la institucionalidad ambiental, generando nuevos desafíos en materia de ambiente.

Los pilares de trabajo fundamentales para el período han sido el cuidado de la calidad del agua, la promoción del desarrollo sostenible, el fortalecimiento de las

funciones de control y autorizaciones ambientales y la mejora de la gestión de residuos. Esto, en el marco de lo que era la anterior Dirección Nacional de Medio Ambiente, la ex Dinama.

En lo que tiene que ver con el sistema de autorizaciones ambientales, los indicadores globales de estos procesos involucran el año 2020: son 110 clasificaciones de proyectos, 74 autorizaciones ambientales previas clasificadas A y 25 autorizaciones ambientales previas clasificadas B. En el mismo período se otorgaron 10 Autorizaciones Ambientales de Operación y 85 permisos relativos a la faja de defensa de costas.

La Dinama ha continuado el trabajo para mejorar los tiempos de los procesos de Autorizaciones Ambientales y fortalecer su seguimiento. Se destaca el proceso de seguimiento de emprendimientos de alta complejidad asociados a la construcción de la planta de celulosa de UPM2, y el proyecto del Ferrocarril Central, con un total de doce aprobaciones en el segundo semestre.

Asimismo, en el marco del proceso de seguimiento de las obras de la nueva planta de celulosa, se conformó la Comisión de Seguimiento de UPM en Paso de los Toros; el 8 de octubre se llevó a cabo la primera reunión de la Comisión.

Con relación al sector forestal, se definió una propuesta técnica para regulación ambiental de las plantaciones forestales menores a 100 hectáreas, y un ajuste en los criterios de autorización de las plantaciones, articulando con la Dirección General Forestal y la Dirección de Recursos Naturales Renovables del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca.

En cuanto al sistema de control ambiental, las estrategias de control y mejora del desempeño ambiental del período se centraron en fortalecer el trabajo vinculado a la preservación y cuidado de la calidad ambiental, en particular, del agua, en las cuencas definidas como prioritarias, apoyando el desarrollo de prácticas aplicables, sostenibles y sustentables a la producción industrial y agropecuaria y el control de las fuentes de contaminación.

Durante el año 2020 se tramitaron 91 planes de gestión de residuos, 102 renovaciones de Autorizaciones Ambientales de Operación, y 50 proyectos de planta de tratamiento de efluentes industriales; todo esto fue recibido por el Sistema Único de Gestión de Denuncias Ambientales, el que tramitó 885 denuncias.

Como principales logros del período se destacan los alcanzados en el sector agropecuario, la lechería y la ganadería, y se continuó con el desarrollo de la estrategia interinstitucional, con la participación del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, el Inale, el INIA, la Udelar, la UTEC y Conaprole para la mejora del desempeño ambiental del sector en los tambos.

Al finalizar el año 2020 se proyectaba contar con Sistemas de Gestión de Efluentes operativos para unos cuatrocientos o quinientos tambos de la cuenca de Santa Lucía, para lo que se contó con la asistencia técnica brindada por la Dirección Nacional de Medioambiente.

Además, como parte del desarrollo de nuevas herramientas de control, se continuó con el proceso de implementación del Sistema de Monitoreo Continuo de Efluentes. En ese sentido, en 2020 se conectaron 29 empresas, que constituyen el 51 % de las empresas que se previó conectar al plan al finalizar ese año; actualmente, se están recibiendo unos doce mil quinientos datos por día de estas empresas. Como dije, al 31 de diciembre de 2020 monitoreábamos al 51 % de las empresas, pero actualmente hemos

avanzado, ya que llegamos a un 90 % de monitoreo de los efluentes industriales del país, en tiempo real.

En cuanto a la promoción del desarrollo sostenible, el desarrollo de planes y programas tendientes a promover la producción y el consumo sostenible integrado, el desarrollo y aplicación de medidas integrales de adaptación y mitigación del cambio climático, podemos decir que los acuerdos de trabajo entre el Ministerio de Ambiente, el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca permitieron avanzar en la implementación de un convenio marco para trabajar en el desarrollo sostenible de la cuenca del Santa Lucía, con el fin de elaborar mecanismos de cooperación y coordinación institucional para gestionar adecuadamente el desarrollo sostenible relacionado a las actividades vinculadas al área agropecuaria en la cuenca del Río Santa Lucía, de forma particular, la protección de la cantidad del agua y los ecosistemas.

Asimismo, se continuó con la ejecución del proyecto Fortalecimiento de Capacidades para la Gestión Ambientalmente Adecuada de Plaguicidas, que fue financiado por el Fondo Mundial para el Medio Ambiente, el GEF-, y ejecutado con el apoyo de la FAO. El proyecto tiene por objeto fortalecer el marco legal y la capacidad institucional para el manejo de plaguicidas a lo largo de todo su ciclo de vida. En el marco de este proyecto, se destacan como principales avances el fortalecimiento de la capacidad analítica en materia de plaguicidas, acreditándose en el laboratorio de la Dinama el análisis de 36 principios activos en agua, bajo la norma ISO 17025 de 2017, la actualización del inventario de plaguicidas obsoletos y la continuación de los procesos de capacitación y difusión de resultados.

Por otra parte, la gestión de residuos, básicamente, trata de promover la implantación de una gestión integral de residuos sólidos, priorizando la minimización de la generación y la valorización de residuos y el desarrollo de las estrategias de inclusión social. Teniendo en cuenta estos planes, desde el segundo semestre del año 2020 se ha dado un fuerte impulso a la reglamentación de la ley de Gestión Integral de Residuos y los procesos de planificación que permitan lograr una mejora sustancial de la gestión en todas las corrientes. En este sentido, en diciembre de 2020, en el ámbito de la Cotama, que no se reunía desde el año 2017, se realizó el lanzamiento del desarrollo del Plan Nacional de Gestión de Residuos, en el marco de un proceso ampliamente participativo, y se iniciaron las primeras acciones para la conformación de la Comisión de Coordinación y Planificación sobre Residuos, dirigida a mejorar los procesos de coordinación en el sector público entre el ámbito nacional y departamental.

En materia de residuos electro- electrónicos, se continuó con la ejecución del proyecto regional Residuos Electrónicos en América Latina, financiado por el GEF y con el apoyo de Onudi.

Cabe destacar que los residuos de aparatos eléctricos y electrónicos están en el entorno de las 40.000 toneladas en el país. Es nuestra aspiración contar en este año, 2021, con el decreto reglamentario correspondiente, así como con respecto a los residuos de la construcción.

En octubre de 2020 se dio inicio al proceso de elaboración de las bases técnicas para la reglamentación de residuos de aparatos eléctricos y electrónicos. En el marco de los procesos de seguimiento y mejoras normativas se elaboraron algunos proyectos de modificación: la modificación del Decreto Nº 182/013, de 20 de junio de 2013, que alcanza la gestión de residuos sólidos industriales, agroindustriales y de servicios; la modificación del Decreto N° 03/019, del 7 de enero de 2019, que reglamenta la Ley Nº 19.655, del 18 de agosto de 2018, de uso sustentable de bolsas plásticas; la

modificación del Decreto Nº 373/003, que reglamenta la gestión ambientalmente adecuada de baterías de plomo y ácido fuera de uso o desechadas.

En lo relativo al área de biodiversidad, a la protección de la biodiversidad, en el marco de estrategias para la consolidación nacional de protección de la biodiversidad, desarrollando modelos de gestión integrada en áreas de alto interés ambiental, se destaca el Programa para la Reducción de Emisiones causadas por la Deforestación y la Degradación forestal, conocido como REDD+. Se ejecutaron acciones de restauración -Plantatón Uruguay-, con introducción de especies nativas sobre cuatro sitios en tres departamentos del país, Cerro Largo, Colonia y Salto, donde se plantaron más mil trescientos ejemplares de ellas. Las acciones contaron con un amplio apoyo de la comunidad local, organizaciones sociales, centros educativos, instituciones departamentales y nacionales asentadas en el territorio y diversos colectivos sensibilizados con el cuidado ambiental.

En cuanto a gestión costera, se efectuó, al igual que en los años anteriores, la 12ª Jornada de Limpieza de Costas, con el involucramiento de la sociedad civil y gobiernos departamentales, con una altísima adhesión voluntaria, que posibilitó retirar de las arenas de las playas alrededor de 5.000 kilos de residuos sólidos.

Se destaca la finalización de la primera etapa de las obras previstas, bajo coordinación con la Intendencia de Canelones, para la restauración de la zona de Parque del Plata y arroyo Solís Chico, la que incluyó la reubicación y apertura de la desembocadura del arroyo Solís Chico y un importante movimiento de arena hacia la playa.

Desde el inicio del proceso se generó un ámbito de trabajo permanente de la Comisión de Seguimiento con el Municipio de Parque del Plata, alcalde y concejales, y con los vecinos organizados, quienes acompañaron de cerca este proceso. Precisamente, anoche estuve en una reunión de esta comisión de trabajo, liderada por el actual alcalde del Municipio, con la participación del director de Desarrollo Ambiental de la Intendencia de Canelones y con los técnicos del Ministerio de Ambiente.

Con el apoyo del PNUD se materializó la instalación de bolardos, cartelería informativa, y otras acciones de conservación en procura de un manejo costero integrado, con articulación de los gobiernos locales y vecinos de los departamentos costeros del sur del país.

Se asistió al Municipio de Juan Lacaze para la habilitación de una nueva zona recreativa balnearia en las proximidades de la localidad de Villa Pancha, elaborándose una propuesta preliminar con énfasis en el ordenamiento de tránsito vehicular, delimitación del acceso y senderos peatonales, proyecto de una pasarela elevada, conservación de la comunidad vegetal psamófila y otros aspectos relacionados con la higiene ambiental y la atención a intervenciones vinculadas a la extracción artesanal de arena.

Se creó el grupo de trabajo ad hoc para el estudio de la interacción de los deportes náuticos con el uso de áreas por aves acuáticas y de orilla en Laguna Garzón, dando sostén a la regulación de zonificación y limitación de la actividad de *kitesurf* sobre el Área Protegida de Laguna Garzón.

En el año 2020 se dio el ingreso de Laguna de Castillos al Sistema Nacional de Áreas Protegidas.

En coordinación con el Ministerio de Turismo se desarrolló el portal Destinos Naturales. El portal está destinado a los visitantes de áreas protegidas; incluye

información de utilidad para un mayor provecho de su visita, por ejemplo, información de ubicación y acceso a cada área, los servicios con los que cuenta, incluidos en un mapa interactivo, las posibilidades de actividades que se pueden desarrollar durante la visita y los sitios de interés que pueden visitarse, así como los teléfonos de contactos de interés del área protegida.

En cuanto a la gestión sustentable de recursos hídricos, se orienta, fundamentalmente, a preservar la calidad del agua y de los ecosistemas hídricos, a través de la promoción de modelos de gestión sostenibles de cuencas y acuíferos, incorporando tecnología de punta en los procesos de evaluación y seguimiento, promoviendo la generación de conocimiento y fortaleciendo el desarrollo e instrumentación de medidas tendientes a la protección de los ecosistemas.

Durante el año 2020 se continuó con la operación red de calidad de agua, que integra 163 estaciones discretas. En cada una de estas estaciones se estudian al menos 40 parámetros ambientales. Estos datos permiten definir las medidas y acciones más apropiadas en cada caso. La información se comparte con otros organismos del Estado y la academia, y se pone a disposición de todos los uruguayos a través del Observatorio Ambiental Nacional, una plataforma digital de información ambiental y de libre acceso.

Se profundizaron los ámbitos de trabajo intergubernamentales para mejorar la calidad de las aguas, fortaleciendo los abordajes integrales. En el segundo semestre del año 2020 y bajo la coordinación de este Ministerio se ejecutaron avances importantes en relación a la iniciativa del Río Negro.

En materia de desarrollo tecnológico aplicado para mejorar las capacidades para la evaluación de la calidad de las aguas, se destacan los avances desarrollados por la Dinama en la identificación de floraciones algales mediante imágenes satelitales. De esta forma, comienza una nueva etapa de trabajo, complementando el monitoreo tradicional, en el lugar, con una actividad innovadora que da seguimiento a los cuerpos de agua en su extensión y con mayor frecuencia.

Con relación al Observatorio Ambiental Nacional, se buscó fortalecer su operativa, mejorando los procesos de evaluación de la calidad ambiental y consolidando el Sistema de Información Ambiental, para asegurar la disponibilidad y accesibilidad de información ambiental clave.

Se continuó con el desarrollo del Observatorio Nacional Ambiental creado por ley y se continuó con la protocolización de indicadores ambientales y su integración con los indicadores de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Como principales avances de 2020, se destacan los progresos en el desarrollo de herramientas de visualización y procesamiento de imágenes de aplicaciones satelitales en tiempo real para la determinación de BLUP de cianobacterias. Estos avances permitieron incorporar en el Observatorio Nacional Ambiental un visualizador interactivo para acceder a imágenes satelitales en puntos relevantes, en embalses y lagunas, fundamentalmente, y superponer procesamientos matemáticos que permiten visualizar la presencia de floraciones algales.

Con relación al sistema de información ambiental, se continuó con el desarrollo de las aplicaciones para la generación de información mediante sensores remotos para apoyar el trabajo de gestión ambiental y se avanzó en la mejora de la calidad de los datos.

En cuanto a los procesos de participación y descentralización, fortaleciendo las capacidades locales para mejorar la implementación integrada de la política ambiental a

través de la descentralización para la gestión ambiental en el territorio, se promovió la concientización de la población para el desarrollo sostenible y se profundizó en los procesos de participación pública. Se continuó con el fortalecimiento de la herramienta de participación ciudadana, con la educación y con las relaciones con el medio. Se trabaja en coordinación con la Red de Educación Ambiental para el desarrollo humano sostenible, liderada por el Ministerio de Educación y Cultura. Se resalta el fortalecimiento de los procesos de participación pública, en particular, en lo relacionado con los emprendimientos asociados a la instalación de la nueva planta de celulosa.

En el marco del proyecto Ecosur se realizó el lanzamiento del proyecto Ecolavalleja sobre el manejo agroecológico y el cuidado del ambiente. Es un proyecto de gestión integrada de residuos orgánicos que tiene como objetivo principal disminuir la generación de residuos y el volumen del vertedero del departamento de Lavalleja. Para profundizar la coordinación interinstitucional y la participación de la sociedad en el asesoramiento para la elaboración de las políticas públicas en materia de ambiente y de desarrollo sostenible, en diciembre de 2020 se volvió a conformar la Comisión Técnica Asesora de la Protección del Medio Ambiente, Cotama. La primera sesión del plenario tuvo lugar el 16 de diciembre, contando con una amplia representatividad de las instituciones y organizaciones que la componen, tanto del sector público como del privado, y de las organizaciones de la sociedad civil. En ese ámbito, anunciamos el lanzamiento del Premio Nacional de Ambiente y la convocatoria para la conformación de una red de promotores ambientales con el objetivo de reforzar la capacitación de grupos locales para participar en la gestión ambiental.

En cuanto a la política ambiental regional e internacional, que promueve los modelos sostenibles de cuencas y acuíferos, se continuó con el funcionamiento del Centro Regional para la Gestión de Aguas Subterráneas en América Latina y el Caribe, Ceregas, como centro de categoría dos, auspiciado por la Unesco. En este marco, se continúa avanzando en el fortalecimiento de la protección de las aguas subterráneas destacándose, en particular, las actividades relacionadas con el acuífero Guaraní.

Con respecto a la promoción del desarrollo ambientalmente sostenible, se desarrollaron planes y programas tendientes a promover la producción y el consumo sostenible integrando el desarrollo y la aplicación de medidas integrales de adaptación y de investigación del cambio climático. Este proyecto se ha comenzado a ejecutar a través de una consultoría y en el marco de un proyecto. Destaco la creación de capacidades institucionales y técnicas para aumentar la transparencia en el marco del acuerdo de París, otorgando insumos para desarrollar acciones para el cumplimiento del compromiso de la disminución de emisiones de gases de efecto invernadero originadas en el tratamiento anaeróbico de efluentes industriales.

Los pilares del trabajo fundamental para el período han sido el cuidado de la calidad del agua, la promoción del desarrollo sostenible, el fortalecimiento de las funciones del control y las autorizaciones ambientales y la mejora de la gestión de los residuos.

Si bien la pandemia impactó parcialmente en el desarrollo de las actividades planificadas para el período, los objetivos sustantivos de la unidad ejecutora se mantuvieron en su totalidad. Como uno de los hechos más relevantes del año se destaca el seguimiento de las obras de la nueva planta de celulosa en la cuenca del Río Negro, así como los correspondientes al tendido de la vía férrea entre Paso de los Toros y Montevideo y las obras de ampliación de los muelles en el puerto de Montevideo. En el segundo semestre de 2020 y bajo la coordinación del Ministerio de Ambiente se ejecutaron avances importantes en relación a la iniciativa del Río Negro, cuyo objetivo central es mejorar la calidad de agua del río. Se cuenta con el apoyo financiero del Fondo

de Innovación Sectorial, es decir, un fideicomiso creado -entre otros- por UPM y la República Oriental del Uruguay.

En materia de desarrollo tecnológico, se realizaron avances en la aplicación de nuevas herramientas tanto en la funciones de control como de evaluación de la calidad de agua con la incorporación de mecanismos de control continuo en el vertido de efluentes y la determinación de cianobacterias a través del procesamiento de imágenes satelitales.

Se avanzó en los procesos de mejora de la gestión de los residuos, destacándose el inicio del Plan Nacional de Gestión de Residuos. Se destaca, asimismo, que en el segundo semestre de 2020 se dio inicio de forma efectiva al fortalecimiento de la gestión ambiental a través de un programa de préstamo entre el gobierno del Uruguay y el Banco Interamericano de Desarrollo para mejorar la gestión de la calidad y la sostenibilidad ambiental. Durante 2020 se dieron avances significativos en procesos de restauración de ecosistemas, involucrando tanto acciones de restauración como la introducción de especies nativas y procesos de restauración en zonas costeras.

En cuanto a los ámbitos de participación ciudadana, debo decir lo siguiente. Durante 2020 continuaron funcionando diferentes ámbitos de participación relacionados con los programas y proyectos que lleva adelante la unidad ejecutora. En el marco de la pandemia se generaron nuevos mecanismos para continuar a través de procesos virtuales con los ámbitos de participación.

Quiero referirme a las comisiones de seguimiento para las autorizaciones ambientales previas. En particular, se destaca el inicio de la comisión de seguimiento vinculada al proyecto de la planta de celulosa y de zona franca de la localidad de Centenario, de conformidad con lo dispuesto en la autorización ambiental previa correspondiente. Esta tiene por cometido dar seguimiento al desempeño ambiental del proyecto, constituyéndose una herramienta de suma importancia para fortalecer los vínculos entre los diversos actores, en particular, los locales y mejorar los ámbitos de participación.

Ya hablamos del grupo de trabajo interinstitucional para la reglamentación de los residuos de aparatos eléctricos y electrónicos, de la formación de la Cotama y de la Comisión Nacional Asesora de Áreas Protegidas, que retornó a trabajar el 10 de diciembre, y allí quedó en puesta su funcionamiento. Se cuenta con diferentes ámbitos y mecanismos de participación de la sociedad civil en el diseño, evaluación y monitoreo de las políticas públicas, varios de ellos consagrados en la ley. |Entre ellos, destacamos la Comisión Técnica Asesora de la Protección del Medio Ambiente, la Comisión Nacional Asesora de Áreas Protegidas y el conjunto de comisiones de seguimiento de los proyectos que actualmente son controlados por el Ministerio de Ambiente y que eran controlados por el ex Mvotma.

Esto en relación a la Dirección Nacional de Medio Ambiente.

Pasamos a la otra unidad ejecutora, que es la Dirección Nacional de Aguas. Bajo esta Dirección está todo lo que es la gestión de los recursos hídricos del país, ya sean superficiales o subterráneos. En este sentido, la función es garantizar a los habitantes el ejercicio de los derechos humanos, fundamentalmente, del acceso al agua potable y al saneamiento, gestionando los recursos hídricos de manera integrada y participativa con el resto de los actores involucrados, implementando medidas tendientes a prevenir y mitigar los efectos negativos que la variabilidad del cambio climático tienen sobre el ciclo biológico.

En cuanto a los diferentes programas, el Fortalecimiento de los gobiernos departamentales en la implementación de políticas relacionada a áreas inundables y

planes de drenaje urbano, generando mecanismos de apoyo para la elaboración de planes de alta complejidad.

El trabajo realizado durante el 2020 se inició con la concreción del Plan de aguas pluviales de la ciudad de Rivera, liderado por dicha Intendencia y por la Dirección Nacional de Aguas, con apoyo del Programa NAP Ciudades.

Se desarrollaron medidas de adaptación de Dinagua, como el Plan de Aguas Urbanas en cuanto al avance de obstáculos, beneficios y costos.

Se trabajó en la actualización del Manual de Diseño de Sistemas de Aguas Pluviales Urbanas con apoyo del Programa NAP Ciudades.

En cuanto a la elaboración de planes para el acceso universal al agua potable, se concluyó el proyecto apoyo a la implementación y gestión de sistemas condominiales, cooperación Sur- Sur, llevado adelante por Dinagua y Caesb, la Compañía de Saneamiento Ambiental del Distrito Federal de Brasil, que analiza nuevas tecnologías en saneamiento más simplificadas, de menores costos y con participación de la comunidad que garantice la universalización del saneamiento en el Uruguay.

Se realizó un estudio de caso para la localidad de Fraile Muerto.

Se ha desarrollado el Proyecto BID de determinación de presencia SARS- coV2 en sistemas de saneamiento -alerta epidemiológica- llevado adelante por el Polo Tecnológico de Pando con el apoyo del Certs y Dinagua, que tiene como objetivo mejorar la capacidad de detección de la presencia de casos Covid- 19 en la población a partir de la caracterización de efluentes domésticos. Se ajustó la técnica analítica, la cual ya se está aplicando, y se estableció un protocolo para el análisis de muestras de aguas residuales de alcantarillado público para detección del virus.

Se finalizó la primera fase del Proyecto BID que busca generar información que sierva de base para proponer ajustes a los criterios de diseño y operación de sistemas de saneamiento para pequeñas poblaciones, en el que participan Imfia, Dinagua, OSE y Mevir.

Se finalizó el producto "Herramienta de selección de alternativas de saneamiento" en el marco de un proyecto PNUD, Dinagua y el Imfia. Se firmó y se ha comenzado a trabajar en el Proyecto Bases para un Sistema de Vigilancia Epidemiológica como insumo de Planes de Seguridad de Saneamiento, financiado por CAF y liderado por Dinagua, con el objetivo de generar las bases para la conformación de un sistema de vigilancia epidemiológica en aguas residuales a partir de la detección del Covid- 19 y la inclusión de protocolos como insumos de Planes de Seguridad de Saneamiento.

En cuanto a la evaluación y Plan de Gestión Integrado de los Recursos Hídricos, se ha continuado trabajando en el Plan de Mantenimiento y Actualización de la red hidrométrica -sustitución de equipos de ampliación de la red- del servicio hidrológico. Se actualizaron los reportes estadísticos.

Se encuentra en etapa de instalación de piezómetros para la medición automática -nivel, conductividad y temperatura- para el monitoreo de aguas subterráneas en la zona aflorante del Sistema Acuífero Guaraní -departamentos de Rivera, Tacuarembó y Artigas-, en el marco del Convenio OSE- Ministerio de Ambiente.

Se ha trabajado en la etapa final de elaboración del Plan de Cuenca del Río Santa Lucía. Se encuentran en elaboración los planes de Gestión Integrada de las aguas del Sistema Acuífero Guaraní y las cuencas de Laguna del Cisne, Río Negro y Laguna Merín.

Se coordina con la Dinot del Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial para construir los atlas de las diferentes regiones hidrográficas y cuencas del país, que constituyen parte del diagnóstico de los planes de cuenca, en conjunto con otros actores nacionales.

En el marco del Consejo Regional de Recursos Hídricos para la Cuenca de la Laguna Merín, se ha trabajado en acuerdo con la FAO, en la ejecución de un programa para formular un proyecto binacional con Brasil, con el objetivo de promover la gestión integrada en la cuenca de la Laguna Merín y lagunas costeras.

Se realizó un taller binacional de lanzamiento y varias reuniones interinstitucionales para el armado del proyecto. Se realizan sinergias entre el Plan de Gestión Integrada del Agua de la Laguna Merín que está en construcción y el armado del proyecto para contribuir a la planificación armonizada a nivel de país y binacional.

En cuanto a la administración eficiente del uso del agua, entre el 1º de enero y el 31 de diciembre del año 2020 se inscriben en el Registro Público de Aguas cuatrocientos dieciocho derechos de aprovechamiento de agua: trescientos cuatro permisos, setenta concesiones de uso, diez licencias de perforador y treinta y cuatro contratos de suministro de agua. La información fue publicada y comunicada a los Registros de Traslación de Dominio de todo el país.

Se habilitó el registro de Solicitantes de Usuarios de Aguas y la solicitud de derechos de uso de agua en forma *online* y también se implementó el ingreso de la declaración jurada de las empresas perforadores en forma *online*. Se alcanzó así el 91 % de los trámites de Dinagua que pueden realizarse en línea, contribuyendo al objetivo transversal del Estado uruguayo de que los trámites de la Administración Central estén disponibles en línea. Todo esto, con el apoyo de Agesic.

Se realizaron las tareas previas y de preparación del proyecto Empatía "Aplicación de Inteligencia Artificial en la detección de tomas directas de agua", llevado adelante por Dinagua mediante convenio entre el Ministerio de Ambiente e Iniciativa Latinoamericana por los Datos Abiertos, cuyo objetivo consiste en el desarrollo e incorporación de una herramienta tecnológica que permita detectar tomas de extracción directas en los cursos de agua del país e innovar en los mecanismos de fiscalización de los recursos hídricos, generando conocimiento de las obras de aprovechamiento de aguas públicas.

Se elaboró un protocolo para la inscripción de los contratos de suministro de agua a terceros en el Registro Público de Aguas, de acuerdo a las disposiciones de la Ley Nº 19.553, del 27 de octubre del año 2017, modificativa de la Ley Nº 16.858, conocida como a ley de riego.

Respecto al Sistema de Información Hídrica, se mejoraron y ampliaron las funcionalidades del mismo en el módulo Subsistema Gestión de Aprovechamientos. Se publica información de aprovechamientos y registro de derechos de uso en el visualizador web; se desarrollan rutinas para cálculos estadísticos estandarizados y se publican los reportes.

Se puso en producción el módulo Subsistema Datos Hidrológicos. Se prevé el desarrollo de rutinas de cálculos estadísticos e indicadores y publicaciones en el visualizador web.

Se encuentra en desarrollo continuo para ambos módulos la publicación de información básica de aprovechamientos y datos hidrométricos en el portal y visualizadores web.

Se continúa con la disponibilización de la información hidrológica de la base de datos de niveles y caudales de las estaciones de monitoreo automático y de la información sobre inundaciones y drenaje urbano a través de un geoportal de Dinagua en el sitio web del Ministerio de Ambiente.

Se generó un modelo de predicción preliminar en la cuenca del Río Santa Lucía para alerta temprana por inundaciones en la ciudad de Santa Lucía.

Se ha mejorado y acondicionado la sala de situación de Dinagua, la cual permite realizar el monitoreo, pronóstico y alerta meteorológica para Sistema Nacional de Emergencias.

Se aumentaron las capacidades del Sistema Operacional Hidrológico que fue previamente implementado en conjunto entre Dinagua y el Sinae. Dicho sistema fortalece la sala de situación y permite importación de datos hidrometeorológicos en tiempo real, el procesamiento de datos, la ejecución de modelos operativos de pronóstico por inundaciones que son parte de los Sistemas de Alerta Temprana por inundaciones y facilita la visualización de productos en tiempo real, que dan soporte al operador de la Sala de Situación y pronóstico en las tareas de alerta temprana. Se incorporaron indicadores de precipitación del Sistema de Información de Sequía para el sur de Sudamérica.

En cuanto a la política ambiental, regional e internacional, desde la Dinagua se ha avanzado en el Proyecto GEF- Guaraní II, de Acción del Acuífero Guaraní, facilitando acciones regionales. Se pondrán en marcha los marcos de coordinación técnica y las herramientas de gestión regional previstas, que permitirán la instalación coordinada y armonizada las acciones prioritarias definidas en el Proyecto Guaraní I, entre Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay. Se aguarda la firma del convenio entre Unesco y CAF para su ejecución.

Se actualizaron las fichas con la información y mapas de los seis acuíferos transfronterizos identificados para Uruguay en este marco.

En cuanto al fortalecimiento y la participación de Uruguay en los organismos internacionales, en el Proyecto del Porte Medio para la implementación del Programa de Acciones Estratégicas en la Cuenca del Plata, en el marco del Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata -Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay- se realizaron periódicamente reuniones de coordinación. Se destacan los avances en acuerdos regionales para la ejecución de proyectos transfronterizos; por ejemplo, a propuesta de Uruguay, fortalecer el sistema de soporte de la toma de decisiones de la Cuenca del Plata.

Dinagua forma parte de la delegación uruguaya de la Comisión Mixta Uruguayo Brasileña para el Desarrollo de la Cuenca de la Laguna Merín, que sesionó una vez durante el período de este informe. Se ha participado activamente en reuniones internacionales y regionales en las temáticas relativas al agua y la gestión integrada y, fundamentalmente, la transfronteriza.

En cuanto a los temas vinculados a cambio climático, se elaboró un atlas de inundaciones y drenaje urbano que incluye el estado de situación de las localidades, tipo de amenaza, niveles de riesgo y se identificaron las ciudades que tienen mapa de riesgo de inundación y sistemas de alerta temprana. Se construyó un Índice de Nivel de Riesgo de Inundaciones de Ciudades. Se elaboraron mapas de riesgo de inundaciones de Jaureguiberry y Juan Lacaze y se encuentran en elaboración para la región de Solís Grande, Piriápolis, Mercedes, Carmelo y Canelones.

Se avanzó en el proyecto de análisis hidrológico e hidráulico del arroyo Canelón Chico, ciudad de Canelones, departamento de Canelones, en un trabajo entre el PNUD y Dinagua en el marco de NAP Ciudades, con el objetivo de identificar zonas de inundación y generar propuestas que reduzcan o eliminen las afectaciones, con un análisis de viabilidad y estimación de costos de implementación. Se define el déficit habitacional en zonas inundables y la cantidad de personas según Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) en zonas de riesgo alto y medio para el Plan Quinquenal de Vivienda. Se estudia la viabilidad de predios en relación a inundaciones en intercambio con el Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial y también a solicitud del Plan Juntos, Mevir e intendencias.

Se participa como contrapartida técnica en la consultoría "Evaluación multiamenaza en cuatro zonas del Uruguay, considerando escenarios de cambio climático" para la ciudad de Canelones, Juan Lacaze, Rivera y la cuenca del arroyo Pantanoso en Montevideo, contemplando escenarios futuros socioeconómicos, de desarrollo y de cambio climático.

Se ha trabajado intensamente en automatizar los procesos en el sistema operacional hidrológico de la sala de situación para estimación de indicadores de caudales para sequía hidrológica. Se participó en el proceso de elaboración del primer plan quinquenal de gestión integral de riesgo, emergencias y desastres que materializa los lineamientos de la política nacional de Gestión del Riesgo de Emergencias y Desastres. Como parte de las actividades del Sistema de Alerta Temprana por inundaciones se realiza un monitoreo sistemático y la predicción hidrológica en las cuencas de los ríos Yí y Cuareim, por inundaciones en las ciudades de Durazno y Artigas, y se notifica al Sinae y al Cecoed. A esto se suma, como decíamos recién, la ciudad de Santa Lucía en base al modelo predictivo preliminar.

En cuanto a los programas de rehabilitación y consolidación urbano habitacionales, se realiza la evaluación de factibilidad de sistemas de saneamientos construidos o a construir por Mevir y estudios de viabilidad de saneamiento para las cooperativas con subsidio del Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial en la etapa de selección del terreno. En efecto, se otorgaron doce avales para sistemas de saneamiento de cooperativas financiadas por el Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial, doce avales técnicos de sistemas de saneamiento para nuevos fraccionamientos y tres estudios de factibilidad para sistemas de saneamiento para núcleos habitacionales construidos por Medir.

Respecto de los sistemas de agua potable, se otorgaron cuatro aprobaciones para proyectos presentados por OSE y destacamos el 100 % de cumplimiento: todas las solicitudes que ingresaron a Dinagua fueron respondidas. A pesar de las complicaciones derivadas por la gravedad de la pandemia, ya por todos conocidas, Dinagua ha trabajado en forma eficiente en todas sus áreas y ha conseguido adaptarse rápidamente a las nuevas formas de trabajo que se debieron poner en marcha y cumplir a cabalidad con sus objetivos fundamentales. En ese sentido, destacamos los siguientes logros. Se aprobó y comenzó la ejecución del Proyecto Euroclima + "Tecnología y modelación para la gestión integrada de las aguas como adaptación al cambio climático de la principal fuente de agua potable de Uruguay", fondos GEF de la Unión Europea, que tiene como objetivo adoptar tecnología y modelación en la gestión de los recursos hídricos de la cuenca del Río Santa Lucía. Se actualizaron las fichas con la información y mapas de los seis acuíferos transfronterizos identificados para Uruguay en el marco del Isarm.

Se implementaron, como eje transversal de la gestión, los planes de cuenca que siguen los lineamientos del Plan Nacional de Aguas y se adaptan al contexto local,

integran aportes de las diversas instituciones miembros del ámbito de participación conformado por usuarios, sociedad civil y gobierno con una importante participación a la interna del Ministerio de Ambiente y de los principales organismos vinculados al agua. El caudal ambiental dispuesto por el Decreto N° 368/20 18 se aplica en las renovaciones y nuevas obras de aprovechamientos de aguas que se registran en Dinagua.

Se continúa con el análisis e intercambios para realizar las mejoras necesarias en su incorporación en la gestión. Se profundizó en la elaboración de la guía metodológica de caudales ambientales entre Dinagua y Dinama. Se mantiene el intercambio técnico en el marco del Proyecto del Fondo Conjunto de Cooperación Uruguay México para el intercambio de experiencias sobre caudales ambientales y el Indicador 6.4.2, "Nivel de estrés hídrico", de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Se presentó un resumen de actividades y perspectivas de trabajo del enfoque de servicios ecosistémicos desde el grupo de servicios ecosistémicos de los ministerios de Vivienda y Ordenamiento Territorial y Ambiente.

Se participa en el Grupo de Seguimiento de la Convención de Lucha Contra la Desertificación. Se aportó a la definición de metas y medidas para la neutralidad en la degradación de tierras y su armonización con el Plan Nacional de Aguas. En el marco del programa de Unesco, Dinagua participa activamente del Grupo de Trabajo de la Cuenca del Plata con el objetivo de promover cursos, artículos, e informes de relevancia para la cuenca.

Se avanzó en diferentes publicaciones relacionadas con los Objetivos de Desarrollo Sostenible: la gobernanza, el observatorio, la calidad de aguas y cianobacterias, este último de forma coordinada con la Dirección Nacional de Medio Ambiente.

Se realizó el Curso web "Armonización de marcos legales en la planificación y gestión de los recursos hídricos. Una aproximación para América Latina y el Caribe", realizado en el marco de un acuerdo y organizado conjuntamente por la Dinagua, el Ministerio de Ambiente y la Unesco.

Se avanzó en definiciones para la implementación de un proyecto piloto de fortalecimiento de los espacios presenciales de participación a través de la incorporación de herramientas de desarrollo de nuevos procesos de comunicación entre Dinagua y Agesic.

Se participó en la propuesta de agregar como inciso segundo del artículo 490 de la Ley de Presupuesto, en el artículo 454 de la Ley N° 16.170, de 28 de diciembre de 1990, y modificativas, las multas impuestas por el Ministerio de Ambiente por incumplimiento a la normativa en materia de aguas.

Se procedió a la instalación de piezómetros para la medición automática y monitoreo de aguas subterráneas en la zona aflorante del sistema Acuífero Guaraní.

En lo que tiene que ver con los ámbitos de participación ciudadana, se realizaron seis sesiones, una en cada Consejo Regional de Recursos Hídricos -Río Uruguay, Río de la Plata, Frente Marítimo y Laguna Merín- y se mantuvieron en funcionamiento todas las comisiones de cuenca y acuíferos. Estos ámbitos contribuyen a la gestión integrada de las aguas, a la elaboración de los planes de cuenca y a la articulación institucional. En este marco, se conforman grupos de trabajo específicos para abordar temas claves como, por ejemplo, el estado hidrológico del Río Uruguay y avances en aspectos específicos de los planes de cuenca o acuíferos. Se avanzó en la creación de la Comisión de la Cuenca del Arroyo Solís. Precisamente, hoy se reunió el Comité del Río de la Plata y se dio comienzo a esta aspiración largamente solicitada por los vecinos y por los

actores. Ha sido decisión de este Ministerio conformar la Comisión de la Cuenca del Arroyo Solís Chico.

Tanto los consejos regionales como las comisiones de cuenca, cuyas sesiones se explicitan en el punto anterior, se constituyen como ámbitos no solo de participación, sino que, a través de ellos, se diseñan políticas, se evalúan y corrigen las políticas aplicadas y se institucionaliza la voz de la sociedad civil en cuanto a la forma en que se gestionan los recursos hídricos del país. Los planes de cuenca siguen los lineamientos del Plan Nacional de Aguas y se adaptan al contexto local; integran aportes de las diversas instituciones miembro del ámbito de participación conformado por usuarios, sociedad civil y gobierno, con una importante participación de nuestro Ministerio de Ambiente y de los principales organismos vinculados. Para nosotros, es fundamental no solo mantener los ámbitos de participación, sino profundizarlos. Por eso, es en este período que ha quedado en funcionamiento la Comisión de Cuenca del Río Rosario en el departamento de Colonia, que era una vieja aspiración que no se había puesto en marcha y, como decimos, hemos conformado una nueva comisión, que es la del arroyo Solís Chico.

Esto es lo que tiene que ver con la rendición de cuentas del año 2020 del Ministerio de Ambiente en las dos unidades ejecutoras que tuvo hasta el 31 de diciembre: la Dirección Nacional de Medio Ambiente y la Dirección Nacional de Aguas.

SEÑORA REPRESENTANTE GALÁN (Lilián).- Saludos a los exdiputados de esta Casa y a toda la delegación por la concurrencia.

Quiero preguntar por el tema de Casupá respecto a OSE. Ustedes saben que entre 1971 y 2017 se hicieron varios estudios, concretamente cuatro, bastante amplios, profundos, con profesionales propios y también contratados externamente por OSE, para el abastecimiento del área metropolitana. El primer estudio se hizo en 1971, el siguiente en 2001 y el último en 2017, a cargo de Aguasur, que es una empresa subsidiaria de OSE, como ustedes saben, la que, a su vez, contrató consultores externos. Este estudio externo, llamado "Estudio de Recomendación de la Alternativa más Conveniente para el Abastecimiento de Agua Potable para el Sistema Metropolitano", estuvo a cargo de Seinco- Hazen & Sawyer. Ya sabemos que esta empresa es uno de los referentes mundiales en esta materia.

Los cuatro estudios analizaron la opción de hacer una toma desde el Río de la Plata y la descartan. Sostienen que la alternativa óptima es construir la represa en el arroyo Casupá. La represa Casupá, con una menor inversión -los estudios hablan entre US$ 80.000.000 y US$ 100.000.000- tiene un avance importante en el proyecto y autorizaciones ambientales ya hechas. Encontramos que esta obra no se encuentra en el plan quinquenal de inversiones de la empresa. Entonces, nos gustaría preguntar por qué empezar de cero, cuando ya hay antecedentes, son buenos y se conocen.

El Directorio de OSE plantea una resolución que acepta iniciar el proceso con una iniciativa privada, y admite que lo va a operar a través de privados -se trata de la Resolución de Directorio Nº 195/21; la tengo acá, pero no la leo por lo extensa, ustedes ya la deben conocer-, pero se sigue utilizando el argumento de que, a veces, es seguro tener dos fuentes de abastecimiento distintas, Río de la Plata y Casupá, y siempre la opción óptima de todos los estudios realizados sigue siendo Casupá.

Entonces, la pregunta es por qué esta obra, la que venimos mencionado de Casupá, que ya tiene todo pronto para el llamado a licitación, que le fue informada al presidente de la República por el presidente saliente, una de las más importantes y urgentes -ya tiene concedido el financiamiento de la CAF-, con los terrenos en proceso de expropiación, ahora se detiene y se pone en riesgo el abastecimiento metropolitano, tanto en calidad

como en cantidad, para pasar a una iniciativa privada, que ya sabemos que, técnicamente, es inferior, que al menos será el doble de cara y que hay riesgo cierto de que, ni siquiera, vaya a ser operada por funcionarios genuinos de OSE. Esa es la pregunta.

Dada la mayor carencia de agua potable que se da en la zona este del área metropolitana, sobre todo desde el peaje de Pando en adelante, lo que comúnmente conocemos como Costa de Oro, y que en el presupuesto quinquenal de OSE no se prevé la construcción de la represa del arroyo Solís Chico, que estaba en el presupuesto, que se saca del presupuesto, y las obras necesarias para potabilizar agua de esta fuente, yo le consultó al señor ministro si se ha tomado en cuenta que serán necesarias obras complementarias a la toma en el Río de la Plata para que el agua adicional que llega al sistema se distribuya en las zonas que, actualmente, están teniendo mayores dificultades o cuál es la alternativa que se está manejando para solucionar el suministro en la zona de la Costa de Oro, especialmente en los meses más críticos, que son los de verano. Estos mecanismos de operación a través de privados ¿tienen un marco constitucional? Porque a nosotros nos parece que no tienen un marco constitucional como para llevarlos adelante.

Hay docentes de la Facultad de Ciencias que declararon públicamente en *La Diaria* -tengo aquí la nota- que la zona en la que se ha determinado construir la toma sobre el Río de la Plata, de efectuarse el proyecto Neptuno, sufriría los problemas clásicos de proliferación de algas y cianobacterias. El artículo de *La Diaria* es de marzo de 2021; tampoco lo leo, porque es bastante largo. Queremos saber qué opina el ministro respecto a esto, porque este proyecto no solo contradice todos los estudios técnicos llevados adelante por OSE, sino que no se ha abierto a la participación de la academia ni de la sociedad civil.

Considerando que las cifras de agua no contabilizada para la zona metropolitana están en el orden del 45 % -se factura 45 % del agua que se produce- ¿no cree el señor ministro que es de suma importancia crear las condiciones de gestión del sistema para mejorar este porcentaje? Porque esto se resuelve en buena medida con una mejor gestión y no solo con inversión, y también crearía puestos de trabajo de calidad.

En el punto 2) de la Resolución del Directorio de OSE que ya cité, la Nº 195/21, dejan abierta la posibilidad de que la nueva infraestructura quede bajo operación y mantenimiento del privado que la construya. Esto va en contra de lo dispuesto por el artículo 47 de la Constitución. Era lo que recién decíamos: que nos parece que esto va en contra y queremos saber si consideran que no es constitucional. Queremos saber la opinión del ministro.

Voy a leer la opinión del actual gerente general de OSE, ingeniero Arturo Castagnino que figura en un informe, que el mismo tituló "La razón de la sinrazón de la política de recursos humanos". Es un pasaje bastante amplio. Él sostiene que no es aceptable esta construcción, que no es buena. Por eso dice: la razón de la sinrazón política de los recursos humanos.

Tenemos un cuadro en el cual los funcionarios de OSE pasarían de 4.454, en el año 2019, a 3.310, o sea, habría una reducción de 1.144 funcionarios en este período. Entonces, con esta situación y estas perspectivas de funcionarios de OSE, que comienza con el recorte del Decreto Nº 90/20 y sigue con el presupuesto, ¿qué perspectivas tiene OSE? ¿Cómo podría entonces operar esta nueva infraestructura? Esa es la siguiente pregunta.

También quiero preguntar por el megaproyecto de saneamiento. El gobierno anunció un megaproyecto, plan de saneamiento, de US$ 1.000.000.000 para ciento veinte localidades, de más de dos mil habitantes. Hay aspectos técnicos que se podrían ver. Obviamente, si tuviéramos más tiempo, esto se podría hacer en la comisión respectiva. El Decreto Nº 78 de 2010 prevé como soluciones válidas otras alternativas técnicas hoy presentes en el país, como los pozos negros, con una correcta evacuación mediante barométrica y posterior tratamiento en plantas de tratamientos residuales de OSE. Eso es aceptado por la normativa internacional como saneamiento. La información de cobertura que se tiene de los censos del INE de 1996 y 2011 es que la red general en 1996 era de 51,7 %. En 2011, para el mismo número de población -3.200.000 personas-, era de 57,5 %. La fosa séptica o pozo negro en 1996 era de 47,6 % y en 2011 de 40,7 %, lo que nos da un total de cobertura en 1996 de 99,3 % y en 2011 de 98,3 %. Cito esto porque es muy alta la cobertura que se tiene en el país. O sea que esta Resolución habla de incrementar la cobertura de saneamiento en el interior de 55 % a 88 %.

La pregunta es ¿qué opinión le merece al ministro la posibilidad de tomar la alternativa de avanzar en soluciones que sean ambiental y sanitariamente válidas, como lo acabamos de mencionar? Esto también es tomado por los ODS 6 "Agua Limpia y Saneamiento", que se centra en el agua como un factor clave para el desarrollo. Dice: "Como meta para el año 2030, se establece para el saneamiento 'lograr el acceso a servicios de saneamiento e higiene adecuados y equitativos para todos y poner fin a la defecación al aire libre, prestando especial atención a las necesidades de las mujeres y las niñas y las personas en situaciones de vulnerabilidad'".

Está claro que nuestro país no se encuentra en esa situación; está claro que en nuestro país la cobertura básica prevista por los ODS es muy superior a lo que se señala acá.

La aplicación del recorte sobre la inversión de OSE implica US$ 219.000.000 menos de inversión en el quinquenio.

Entonces, llama poderosamente la atención que se hagan anuncios de una megaobra y que, por otro lado, haya un recorte de US$ 219.000.000 de inversión para el quinquenio.

La Resolución Nº 570/21 de OSE refiere a un aporte externo de US$ 41.000.000 para veinte años; los primeros cuatro años a cargo de OSE y luego del gobierno nacional. O sea, US$ 41.000.000 serían el repago de la deuda que se asume. Este es otro concepto, distinto a lo que veníamos viendo.

Una cosa que nos llama la atención es que en el plan quinquenal de inversiones de OSE no está incluido el saneamiento del eje Ruta Nº 5 La Paz- Las Piedras. Y esta población sí; esta zona tiene una densidad de población muy grande. Creemos que al optar por un saneamiento por redes, la primera opción tendría que ser la de mayor área poblada antes que otras áreas en el interior que tienen menor densidad de población.

Este proyecto beneficiaría a 110.000 personas y tiene un impacto ambiental significativo sobre los arroyos Las Piedras y El Colorado, lo cual implica un impacto positivo sobre el río Santa Lucía. Esto si se hiciera, pero se saca del plan quinquenal de OSE. No entendemos por qué se saca, precisamente, un proyecto que tendría un impacto muy fuerte sobre el tratamiento de la planta del río Santa Lucía.

En lo que refiere a la cuestión ambiental, se elimina la inversión para la planta de tratamiento de lodos de Aguas Corrientes.

Tampoco están incluidas en el plan quinquenal de inversiones de OSE obras que ya estaban comprometidas, como las redes y plantas de tratamiento de aguas residuales en Nueva Palmira, Mercedes y San Carlos.

Si este gobierno está descartando obras que fueron priorizadas con criterios técnicos, nos parece que se tiene que informar a la ciudadanía y al Parlamento, así como también decir cuáles son las nuevas ciento veinte localidades priorizadas y con qué criterios fueron seleccionadas.

En el Considerando 11) de la Resolución Nº 570/21, se habla de la creación de la Unidad Ejecutora 'Corporación de Agua y Saneamiento del Uruguay' -CASU-, como vehículo para la implementación de este proyecto.

Entonces, las dos preguntas que quiero hacer son: ¿de dónde provendrá el personal que eventualmente pase a integrar la CASU? Ya vimos que se reduce el personal de OSE a 1.144 funcionarios.

Por otra parte, cuando en este Considerando 11) se habla de concesiones público-público ¿en qué se está pensando?

Por último, de acuerdo a la información que contamos, los US$ 164.000.000 que debería aportar OSE para el megaproyecto de saneamiento para las ciento veinte localidades no está contenido en el plan quinquenal de inversiones. Esto nos dice que quizás se utilice un mecanismo BOT -Build, Operate and Transfer-, o similar. Es claro que esto va en contra de lo establecido en el artículo 47 de la Constitución. ¿Qué opinión tiene el ministro respecto a este tema?

Nos gustaría también que nos informara si estaba previsto un refuerzo presupuestal y de fortalecimiento de los recursos humanos en caso de concretarse los proyectos planteados en las inversiones públicas.

SEÑORA REPRESENTANTE PEREYRA PIÑEYRO (Susana).- Doy la bienvenida a toda la delegación y al ex diputado Amarilla, con quien compartimos tanto tiempo trabajando en el ambiente; ya nos estuvo saludando personalmente. Nosotros seguimos de este lado del mostrador; ustedes en la nueva responsabilidad del Ministerio de Ambiente.

El ministro recién hablaba del trabajo que se está realizando con respecto a la consolidación del desarrollo del arroyo Solís Chico en Parque del Plata, obras que vienen del período pasado, en el que la Intendencia de Canelones se ocupó de la parte económica. Me refiero a la maquinaria, a los materiales, a los combustibles, a la mano de obra, a los geotubos, que son una parte muy onerosa de ese proyecto. Yo vivo en Parque del Plata, así que lo vengo siguiendo paso a paso. Aparentemente, se necesitan más geotubos para continuar la obra. Se les llama barreras blandas a ese tipo de geotubos. Como decía, la Intendencia de Canelones se hizo cargo del aporte económico, del tema maquinaria, de los materiales. Cuando falta mano de obra, la Intendencia contrata a cooperativas. Quería saber cuál es el aporte de la Dinama a este proyecto tan grande y tan importante para el departamento de Canelones, para el Uruguay y, sobre todo, para la población costera.

Tenemos alguna pregunta sobre los cometidos del Ministerio; un Ministerio nuevo, que creamos a través de la Ley Nº 19.889. En el artículo 293 se establecen las competencias y cometidos para el nuevo Ministerio de Ambiente. El literal A) establece: "La formulación, ejecución, supervisión y evaluación de los planes nacionales de protección del ambiente, ordenamiento ambiental y conservación y uso de los recursos naturales, así como la instrumentación de la política nacional en la materia". En ese

sentido, el plan nacional ambiental aprobado por el Decreto N° 222, de Presidencia, de 2019, dio alta prioridad a los pastizales naturales y plantea explícitamente avanzar en el marco jurídico para su protección. La pregunta es: ¿qué herramienta de conservación se proyecta aplicar en dicho ecosistema, teniendo en cuenta que en los últimos treinta años la superficie del campo natural se ha reducido significativamente, pasando del 80 % al 57 % de la superficie del país? En el Tomo II de la Memoria Anual 2020, de Presidencia, no pudimos recoger nada con respecto a las preguntas que hacíamos sobre este ecosistema que año a año va perdiendo superficie ni qué medidas se están tomando.

Luego, durante el proceso de discusión de la LUC se planteó la necesidad de que el Ministerio de Ambiente concretara las competencias relativas a la gestión de los ecosistemas naturales, y que no sean los ministerios encargados de promover la producción los que la gestionen. La pregunta es: ¿el Ministerio de Ambiente tiene previsto solicitar al Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca el pase de competencias de Monte Nativo y Recursos Acuáticos?

Por otro lado, el último informe del Estado del Ambiente de 2020 reporta que el Índice del Estado Trófico varía para los principales cursos de agua superficial del país entre mesotrófico e hipereutrófico -quiero ser precisa, porque para quienes no conocemos, estos términos son difíciles de pronunciar- para el año 2019, producto de los elevados niveles de fósforo y nitrógeno total, producto de las diferentes actividades antrópicas, pero con una marcada incidencia de las actividades contaminantes difusas en lo que respecta a las actividades agropecuarias. Teniendo en cuenta el cometido establecido en el literal A) del artículo 293, nosotros consultamos: ¿se maneja incluir la agricultura de secano a partir de determinada superficie dentro de las actividades que requieren autorización ambiental previa?

Con respecto al tema agroquímicos, ¿el Ministerio de Ambiente tiene previsto participar en su registro, seguimiento y regulación? En el Tomo II de la Memoria Anual 2020, de Presidencia -a la que me vengo refiriendo- no se indica en concreto qué está previsto implementar de los productos de consultoría del proyecto "Fortalecimiento de las capacidades para la gestión ambientalmente adecuada de plaguicidas incluyendo COP", que es financiado por el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (GEF) y ejecutado con el apoyo de la FAO. El proyecto tenía como objetivo fortalecer el marco legal y la capacidad institucional para el manejo de plaguicidas a lo largo de todo su ciclo de vida. En la memoria anual solo se menciona que se ampliaron las capacidades del laboratorio para valorar la presencia de residuos de fitosanitarios. Por eso hacíamos la pregunta.

Siguiendo el mismo razonamiento, con respecto al Sistema Nacional de Bioseguridad y las autorizaciones de uso comercial de las especies vegetales genéticamente modificadas como maíz, soja, trigo y algodón a lo largo de trece años de evaluación de riesgo ambiental, queremos preguntar al ministro y a su equipo lo siguiente. ¿Está prevista una revisión de la normativa aplicable para restringir el uso comercial y mantener las solicitudes para uso en investigación? ¿Se piensa incluir el análisis de los paquetes tecnológicos asociados a la introducción de los eventos transgénicos? ¿Cuál ha sido la evaluación con respecto al uso de organismos modificados en el territorio nacional teniendo en cuenta en particular los riesgos en bioseguridad y ambientales con la información recopilada en los últimos años? ¿Cuáles fueron los puntos críticos identificados?

Teniendo en cuenta que el primer Plan Nacional de Gestión de Residuos debe ser aprobado en un plazo máximo de dos años, según lo establecido originalmente en el artículo 14 de la Ley Nº 19.829, y luego modificado por el artículo 518 de la

Ley Nº 19.924, se consulta, ¿en qué grado de avance se encuentra la formulación de dicho plan?

Por otro lado, el artículo 15 de la Ley Nº 19.829 prevé la elaboración de planes departamentales de gestión de residuos por parte de cada gobierno departamental, en un plazo determinado, estableciendo que el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, hoy competencia del Ministerio de Ambiente, definirá los mecanismos de apoyo a los gobiernos departamentales para la elaboración de dichos planes. La pregunta concreta es cómo está previsto efectivamente apoyar a los gobiernos departamentales en esa tarea.

En lo que tiene que ver con la estructura y el funcionamiento, en comparecencia ante la Comisión Especial de Ambiente el ministro dijo: "Todavía no hay una solución a lo que tiene que ver con nuestra ubicación física. Seguimos sin sede propia. Hemos acercado algunas propuestas, pero no han sido viables en el Ministerio de Economía y Finanzas". La pegunta con respecto al tema locativo es: ¿se definió algo en ese sentido? ¿Cuáles son los criterios o las opciones que va a tomar el Ministerio para cumplir con una mejor gestión centralizando recursos en un solo inmueble? Por otro lado, el actual edificio de la calle Galicia -que tiene varios años- presenta patologías edilicias como rajaduras importantes, insuficientes servicios higiénicos y espacios compartidos para los funcionarios. Esto, de acuerdo a lo comprometido, debería llevarse adelante para el mejor funcionamiento del novel Ministerio.

El actual Ministerio de Ambiente tiene dentro de su órbita las ex direcciones de Medio Ambiente -Dinama- y de Aguas -Dinagua-, entre cuyas funciones se destacan las actividades de fiscalizar y sancionar en caso de que se constaten irregularidades en empresas y emprendimientos, tanto públicos como privados. Esto generó que se hayan acumulado más de $ 6.000.000 proveniente de multas aplicadas. ¿Ya está disponible una cuenta bancaria para ese fin? ¿En qué cuenta se depositan esos fondos provenientes de sanciones originadas de denuncias ambientales, de incumplimientos, y que surgen del control y el seguimiento ambiental según la reglamentación?

Los artículos 511 y 524 de la Ley Nº 19.924 -de Presupuesto Nacional de Sueldos Gastos e Inversiones, Ejercicio 2020- 2024-, de diciembre de 2020, definen las cinco unidades ejecutoras, Inciso 36. Al 30 de junio de 2021 se conocían solamente los cometidos de una de ellas: la Dirección General de Secretaría. La pregunta, con respecto a este tema que tiene que ver con el funcionamiento del nuevo ministerio es cuándo está previsto contar con el organigrama de las cinco unidades ejecutoras del Inciso 36, teniendo en cuenta que es causa directa de la estructura definitiva de los puestos de trabajo del Ministerio de Ambiente, de la totalidad de cargos y funciones de los funcionarios del Inciso y con ello el pasaje por decreto de la mayor parte de los funcionarios que continúan presupuestalmente bajo el Inciso 14, ex Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente. ¿Cómo se están elaborando los diferentes organigramas de las diferentes unidades ejecutoras? ¿Se está considerando la opinión de los funcionarios, que son los que tienen memoria institucional en este marco del pasaje y transición del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente al novel Ministerio de Ambiente? Los funcionarios serían el nexo o la experiencia; por eso hacemos nos referimos a este tema.

En cuanto a los recursos humanos, también en la Memoria Anual 2020, en Tomo II de Presidencia -me estoy refiriendo a la página 7-, dentro del Ministerio de Ambiente hay un ítem 2, "Número actual de funcionarios", donde se indica: "Hasta la fecha la totalidad de los funcionarios que revisten en el Inciso 14 (Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial) de las Unidades Ejecutoras 004 Dirección Nacional de Medio Ambiente y

005 Dirección Nacional de Aguas no han sido transferidos al Inciso 36, encontrándose actualmente esa transferencia en proceso". Nos gustaría que se nos explicite cómo va la cosa por ahí, en aras de ir tomando el cuerpo, sabiendo cómo va funcionando o estructurando el nuevo ministerio.

Teniendo en cuenta lo anterior y lo dispuesto en el artículo 297 de la Ley N° 19.889 -relativo a pases en comisión en el Ministerio de Ambiente- la pregunta es: ¿de los 115 pases en comisión permitidos a la fecha cuántos se han ejecutado? ¿Los funcionarios que provienen de otras carteras fuera del Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial, y pertenecían a la Dinama y a la Dinagua reciben compensaciones especiales al pasar al Ministerio de Ambiente? ¿Estos trabajadores tienen perfiles técnicos y científicos adecuados al Ministerio? ¿Tienen idoneidad? ¿Cuáles son los impactos en el Inciso por el abatimiento de los créditos 2020, por las restricciones para el llenado de vacantes y la reducción de los contratos?

¿Al día de hoy el Ministerio de Ambiente cuenta con los recursos humanos necesarios para dar respuesta a todos sus cometidos, que incluyen, entre otros, tareas administrativas, tareas de inspección, inspecciones al interior del país, monitoreo de la calidad del agua y del aire, y dar respuesta a las denuncias?

¿Las inspecciones y controles ambientales se han reducido? En particular, llama la atención la ausencia de indicadores de desempeño vinculados a la fauna nativa. En ese sentido, no se refleja cómo ha sido la gestión en el control de la caza ilegal, de la tenencia de especies nativas y de criaderos. No tenemos información al respecto.

En la exposición de motivos de la rendición de cuentas se menciona que dentro del Inciso 14 hubo una reducción del gasto del 1 % vinculado a recursos humanos. ¿Cuánto en concreto fue la reducción del gasto de recursos humanos en Dinama y en Dinagua? ¿Cómo se piensa fortalecer la nueva institucionalidad cuando el competente más importante dentro del gasto son los recursos humanos con una alta capacidad técnica? Desarrollar las competencias de los recursos humanos en estos temas ambientales, conlleva tiempo y formación *ad hoc*, ya que no es frecuente contar con oferta informativa en los temas ambientales. Y el señor subsecretario y yo sabemos lo que cuesta la formación de un cuadro, de un equipo, con todos los requerimientos que se necesitan en formación ambiental. En ese sentido, es una doble pérdida aquellos recursos humanos formados y con experiencia, que contribuyen a cumplir con los cometidos en el Ministerio de Ambiente y no se renuevan sus contratos. Esto ya lo planteamos. Entendemos que es una verdadera pérdida, porque se trata de gente que está muy formada, con mucho conocimiento y mucha experticia. ¿A cuántos técnicos que se desempeñaban en la ex Dinama y la ex Dinagua, que tenían conocimientos, no se les renovó el contrato? ¿Hay suficientes recursos humanos y materiales como para dar respuesta al número de denuncias que recibe el Ministerio? Me refiero a recursos humanos y materiales -inspectores, vehículos- para llevar adelante una tarea tan delicada e importante.

El Ministerio de Ambiente va a tener un representante en el Instituto Antártico Uruguayo. ¿El designado será parte del Sistema Nacional de Investigadores o está previsto cambiar el Decreto N° 60/018 para no incur rir en incumplimiento con la normativa aplicable en detrimento de una mayor exigencia acorde a los cometidos del Tratado Antártico que nuestro país suscribió en 1979? ¿Quién está al frente actualmente de la Dirección de Coordinación Científica y Gestión Ambiental en el Instituto? Y en la nueva institucionalidad del Ministerio de Ambiente, ¿cómo se proyecta su participación en el Instituto Antártico Uruguayo?

En cuanto a las campañas publicitarias, también quisiera saber cómo se están financiando. Me refiero a las campañas, por ejemplo, Amelia, Amigable Agente

Ambiental. ¿Cómo se financian? ¿Cómo se está trabajando en ese tema? ¿Se están implementando programas de comunicación y difusión de las actividades del nuevo ministerio, que parecen muy importantes?

Se dijo que hacía falta crear un registro de infractores -en este tema se hizo especial énfasis-, donde se inscriban las violaciones a la normativa ambiental y las autorizaciones otorgadas por el Ministerio de Medio Ambiente así como los responsables de las mismas. En base a esta propuesta de gobierno, ¿el Ministerio avanzó en el tema? ¿Cómo se piensa implementar?

Dejo por acá, amén de más, porque si no, quizás esté sacando tiempo a algún otro compañero para plantear preguntas.

SEÑOR REPRESENTANTE OLMOS (Gustavo).- Antes que nada, quiero dar la bienvenida a la delegación. Es un gusto recibirlos en la primera rendición de cuentas del Ministerio, que fue creado el año pasado con el apoyo de todos, más allá de las discusiones y de la posición que nosotros tuvimos en cuanto a su profundidad y a que debía encargarse de otras áreas como, por ejemplo, el monte nativo, la conservación de la fauna, el ecosistema marino y la conservación de suelos. El entonces diputado Amarilla nos planteaba que esto es un proceso, que se estaba dando un primer paso y que se iría avanzando en ese sentido. Esperemos que en las próximas rendiciones de cuentas vengan concreciones en ese plano.

Quiero hacer dos o tres preguntas que son bastante concretas. Una es sobre la implementación del área de residuos, que en el presupuesto se aprobó la postergación de su puesta en funcionamiento. Esto tiene que ver con una ley votada en la legislatura anterior con apoyo de todos los partidos, y en esta rendición de cuentas no viene nada en relación con ese tema. Quisiera saber cómo se está avanzando y cómo están pensando las metas para captación de corrientes de residuos: envases; electrónicos; baterías; envases agrotóxicos, y otros. La ley asigna responsabilidades y obligaciones a los gobiernos departamentales. Por tanto, quisiera saber cómo se piensa apoyar a los gobiernos departamentales para ejercerlas, y si tienen pensada alguna estrategia de inclusión social de los clasificadores que se dedican a esta actividad.

Por otra parte, tanto el señor ministro como el subsecretario han hecho declaraciones sobre la importancia del vínculo entre la ciencia y el Ministerio, y alguna referencia a un plan de dividir en dos áreas la Dirección General de Medio Ambiente, para trabajar con mejor esfuerzo y mayor foco con la academia. Me gustaría que se explicara un poco más en ese sentido. Además, quisiera saber si se está pensando en alguna reestructura institucional o si se tiene algún plan concreto al respecto.

La última pregunta surge de una preocupación por los contratos de los técnicos. El 31 de diciembre vencen ochenta y uno contratos de personal que cumple funciones en muchas divisiones de Dinama; ya hubo algún atraso con los que vencieron el 30 de junio que, según nos informaron, estuvieron dos o dos meses y pico sin cobrar. Sabemos que eso -en la medida en que intervienen OPP y la Oficina Nacional del Servicio Civil- lleva su tiempo. ¿Eso lo tienen bajo control? ¿Cuáles son los criterios que están utilizando para definir qué se renueva y qué no?

SEÑORA REPRESENTANTE GALÁN (Lilián).- Disculpe, presidente, me quedó una pregunta en el tintero con respecto a la planta desalinizadora, en el departamento de Maldonado.

Sabemos, por la prensa, que el ministro se reunió con el intendente y que estuvieron visitando el departamento. Queremos saber qué avances hay con respecto a la planta desalinizadora. ¿Tienen alguna línea de trabajo en este tema? ¿Existe contacto o

colaboración con alguna empresa? Vimos que se nombró a la empresa israelí Mekorot. ¿Dicha empresa sería la encargada de llevar adelante la planta desalinizadora?

SEÑOR MINISTRO DE AMBIENTE.- Vamos a contestar una a una las veinte y pico de preguntas.

En términos generales, haré primero el abordaje de lo que tiene que ver con las decisiones en materia de agua potable, y luego en materia de saneamiento. Fui tomando nota, pero si queda algo sin contestar, les pido que me lo recuerden.

Hay que contextualizar la situación bien compleja con que se encontró el Directorio de OSE al asumir funciones, producto de muchos años de desinversión en el organismo, que puso en duda, en algún momento, el abastecimiento de agua potable al área metropolitana, por lo menos, en los dos últimos veranos. Esa es la realidad. En su primer verano tuvieron que tomar decisiones realmente complejas para lograr abastecer de manera medianamente razonable -no como se merecen los usuarios- al este del departamento de Canelones. Allí hay una serie de inconvenientes y problemas que tenemos que comenzar a tratar de solucionar en la presente Administración.

Me voy a referir a los proyectos vinculados a solucionar este problema. Ustedes saben que tenemos problemas con la calidad y con la cantidad del agua.

En cuanto a la cantidad del agua hay algunas cosas que solucionar. La primera, y más importante, es asegurar el abastecimiento y la tranquilidad de abastecimiento de agua suficiente al área metropolitana. En ese marco, OSE tiene estudios que datan de mucho tiempo. Ninguno de los proyectos en cuestión es nuevo: ni la represa de Casupá ni propuesta que tiene que ver con la toma de agua del Río de la Plata.

Cuando nosotros llegamos al Ministerio, dado el problema que el Uruguay tenía -y tiene en ese sentido-, junto con el subsecretario tuvimos una reunión con el presidente de la República y los representantes en OSE para definir hacía dónde ir en este tema. La propuesta con respecto a Casupá tiene que ver con una reserva, una represa allí, que mejoraría la cantidad en el propio curso, en la propia fuente. Lo que nosotros hicimos fue poner a consideración de una comisión técnica -que se constituyó en el seno de la OSE- la posibilidad de analizar otra propuesta que había estado en el radar de la OSE tiempo atrás, que era la de una fuente alternativa. Esa fuente alternativa era la del Río de la Plata, más o menos en la zona donde ahora se piensa tomar. Es una toma de agua dulce, a la altura de Arazatí, en el departamento de San José, posterior potabilización y bombeo al recalque de Melilla, que tiene el 85 % del bombeo al área metropolitana.

Esto se analizó. Se presentaron diferentes iniciativa, y el Directorio de OSE, con informe de la gerencia general y con información técnica, resolvió ir por uno de los proyectos alternativos que se presentaban. No todos los proyectos eran iguales. Había algo así como cuatro proyectos, de los cuales se eligió uno.

Lo primero y más importante es aclarar que los proyectos no son excluyentes, por eso existían ambos. Estaba el proyecto de la presa de Casupá y también estaba la posibilidad de toma del Río de la Plata. Que se avance con este proyecto del Río de la Plata, no excluye la posibilidad -en un futuro- de analizar la represa de Casupá o, eventualmente, una represa que no tenga las dimensiones originales. Desde el punto de vista de la OSE y del el abastecimiento ideal para el área metropolitana, ambas obras son necesarias. El punto es que la frazada es corta, y hay que arrancar por una; no se pueden desarrollar las dos a la vez. En ningún caso, la decisión por la toma del Río de la Plata determinará que nunca se realice la obra en Casupá. Por el contrario, el estadio ideal sería realizar ambas obras.

¿Cuál fue la ventaja que nos manifestaron en cuanto a la toma del Río de la Plata? Es que estaríamos trabajando con una fuente alternativa a la que tenemos. El Uruguay ha dependido durante quince décadas del Santa Lucía; hace unos días conmemoramos los 150 años de la toma de agua de Aguas Corrientes. Se trata de una única fuente -el río Santa Lucía-, que está comprometida desde el punto de vista de la calidad -en la que venimos trabajando y vamos a profundizar las acciones-, y una sola planta potabilizadora. Entonces, cualquier cosa grave que pueda suceder en el Santa Lucía o en la planta ocasionaría un colapso del sistema del área metropolitana. Ese factor de riesgo no había sido tenido en cuenta, y es muy importante a la hora de la toma de la decisión. La posibilidad real de que haya un problema y colapse Montevideo es algo que no había sido tenido en cuenta en las evaluaciones. Incluso -recordarán ustedes-, eso lo señaló, hace mucho tiempo, el ex ministro de Defensa Nacional y ex senador de la República, Eleuterio Fernández Huidobro. Era una señal que él siempre daba con respecto a los riesgos que había en torno al Santa Lucía y la planta de Aguas Corrientes.

¿Qué pasa allí? Estamos proyectando una toma del entorno del 30 % de lo que actualmente eleva Aguas Corrientes. Por lo tanto, el 70 % del abastecimiento seguirá siendo de Aguas Corrientes. Es decir, no se sustituye una fuente por otra; lo que aquí vemos es una posibilidad cierta de mejorar en cuanto a depender de una sola fuente -dejaría de pasar eso- y de una sola planta. Tendríamos mejor calidad de agua.

El proyecto permite mezclar agua. Esta agua de mejor calidad podría mezclarse con el agua del Santa Lucía, y tendríamos una solución ante un eventual colapso. A su vez, nos permite trabajar con mayor comodidad en la fuente original, del Santa Lucía. Según los modelos hidrológicos, si nosotros le aflojamos la cincha, si le exigimos menos al Santa Lucía la calidad del agua tenderá a mejorar, entre otros factores en los que tenemos que seguir trabajando.

A su vez, el 70 % seguirá dependiendo del río Santa Lucía, por lo cual la obra de Casupá no puede descartarse.

En definitiva, hay que aclarar algunas cosas. La propuesta del Santa Lucía no tiene autorización ambiental aún; tiene apenas un estudio de impacto ambiental presentado en su momento por OSE, pero no tiene la aprobación en la medida en que la obra no se había llevado adelante. Es verdad que existiría un financiamiento posible a través de la CAF, pero a nivel técnico también tenemos informes que nos señalan un costo real muy superior al original, al que se había planteado en ese proyecto de Casupá. El costo real sería no menos de dos veces superior al planteo original, algo que supongo que a los legisladores no les llamará la atención ya que, lamentablemente, en muchos proyectos en nuestro país se ha dado un cálculo y, luego, otra realidad. En estudios que hemos realizado con la OPP, los cálculos dan una cifra muy superior al financiamiento obtenido, pero hablamos de financiamiento. Lo que había era un proyecto que, en realidad, tiene décadas y que tenía un crédito autorizado. Pero, como ustedes saben, es decisión del actual gobierno tratar de ordenar las cuentas, de priorizar los números y de ordenar todo lo que tiene que ver con el déficit fiscal, y a la hora de tomar endeudamiento, hay que hacerlo con mucha prudencia y, por tanto, todo esto fue puesto arriba de la mesa. Con todo esto arriba de la mesa, el gobierno nacional decidió avanzar en una propuesta.

Lo que tenemos hoy es una iniciativa privada con una declaratoria de interés por parte del ministerio, en base a una resolución del Directorio de OSE, con base técnica. El informe surge de una comisión técnica de la que participan cuatro gerencias en la OSE, o sea que el informe es técnico, y está en la fase de estudio de factibilidad. Nosotros aspiramos a que de aquí a un par de meses, como máximo, se presente el estudio de factibilidad final. En él estarán todos los números, estarán todos los datos, estará toda la

información pormenorizada que solicitó la OSE, y con esa información se decidirá avanzar en el proyecto o no, porque lo que hay acá es una decisión de avanzar en el estudio de factibilidad. Una vez que el estudio esté, si se avanza, entonces sí se dispara un proceso competitivo y estaríamos en condiciones de avanzar en esa obra.

Para nosotros, es fundamental; es la posibilidad de dar solución a un problema que no ha sido abordado por lo menos en los últimos veinte años en el país. Nos parece un muy buen proyecto y, claramente, desde el Ministerio de Ambiente hemos participado activamente y venimos siguiendo muy de cerca todo este proceso, pero la decisión aún no está tomada porque, obviamente, primero resta esta etapa, que es la que tenemos que analizar.

En los estudios, la información presentada es de alta calidad desde el punto de vista técnico. No estamos aquí ante una experiencia novedosa. Uruguay tiene una larga y rica tradición en tomas, potabilización y transporte de agua por cañería. O sea, no estamos acá con un proyecto complejo o desconocido para los técnicos uruguayos, por lo cual la información original es bastante buena y es de la suficiente calidad como para decir que el proyecto tiene muchas chances de ser ejecutado, pero en este sentido, tampoco hay resolución aún, porque estamos en los plazos.

Con respecto a los episodios eventuales de cianobacterias cerca de la toma, estos han sido obviamente analizados. La nueva planta incorpora nueva tecnología -tecnología que además habría que incorporar en la planta de Aguas Corrientes- que permite un tratamiento previo a la toma y que minimiza todos estos riesgos de manera muy importante. Esto ya está puesto en valor en el primer informe que la iniciativa privada nos presentó.

Es un proyecto de un consorcio de empresas nacionales que generaría una inversión importante, superior a los US$ 200.000.000 y que, a su vez, supone una decisión importante del gobierno nacional, pero ustedes saben que Uruguay no va a tener ningún ingreso adicional por mandar más aguas. Los clientes van a ser los mismos; ese es uno de los temas. El área metropolitana, en principio, no va a crecer en materia de población en las próximas décadas, según está previsto. Por lo tanto, lo que vamos a hacer es asegurar el abastecimiento al área metropolitana, pero la OSE no tendrá nuevos clientes, por simplificar la explicación. Por lo cual es pura y neta una inversión en calidad de vida de los uruguayos y creo que es una decisión bien importante; es la inversión en agua potable más importante de los últimos veinte años.

Con respecto a la discusión vinculada a la constitucionalidad, no es un debate que demos aquí. Nosotros tenemos los informes correspondientes. Claramente creemos que cumple con el artículo 47 en la medida en que el suministro va a continuar siendo de OSE en todos los casos. Luego, hay una cantidad de servicios que están vigentes al día de hoy y que han tenido un crecimiento muy importante, fundamentalmente en la Administración del Frente Amplio. Se ha concesionado un montón de obras y de operativas a privados en el marco de la OSE. Hoy ustedes se pueden encontrar, a lo largo y ancho de país, con plantas de tratamiento de saneamiento que son propiedad de OSE, pero que son operadas por privados: las reparaciones de los caños, las bombas, obras de todo tipo que OSE realiza en todo el país, que se hacen a través de privados. Claramente, el servicio lo sigue prestando OSE. Es el vínculo con el usuario; es el que llega al consumidor final, es el que asegura el servicio, pero no es efectivamente el que realiza todas las obras. Como decía, estas tercerizaciones han tenido un crecimiento exponencial en las últimas administraciones. No hay aquí novedad alguna.

De todos modos, como el proyecto aún no está aprobado y como nosotros estamos a la espera de cumplir con todos los plazos, claramente no es el momento para dar esa

discusión; la daremos, si es necesario, una vez aprobado el proyecto y una vez que vayamos al proceso competitivo.

Ato aquí lo que tiene que ver con la planta potabilizadora en Maldonado. Hubo un proyecto original de desalinizadora en el departamento de Maldonado. El actual intendente en su momento, en visita por Israel, atrajo a una empresa que ha hecho su proyección. En el marco de las iniciativas privadas hay más de una presentada con el objeto de instalar una desalinizadora en el departamento de Maldonado.

Ustedes saben que Maldonado tiene problemas de abastecimiento. En momentos de temporada, aún con la totalidad y sin problemas en Laguna del Sauce, puede haber problemas de abastecimiento. Eso hay que mejorarlo y la única fuente de agua dulce posible es la Laguna del Sauce. Por eso estamos trabajando activamente en todo lo que tiene que ver con la mejora de la calidad de su agua. Pero, notoriamente -como todavía sigue siendo más costoso desalinizar que potabilizar-, si en algún lugar la ecuación puede ser viable, es precisamente en el departamento de Maldonado. Allí hemos tenido intercambio con la intendencia. Ustedes saben que la intendencia participa en la gestión departamental del modelo de gestión de agua potable que allí se dio luego de la vuelta a propiedad del Estado del servicio de agua, es parte decisiva en la toma de decisiones y es una aspiración, obviamente, que tenemos. De todos modos, esto no está en el presupuesto, y puede ser objeto de una iniciativa privada. Sé que hay -me consta, porque nos han visitado- más de una empresa interesada precisamente en una inversión de este tipo y, desde el ministerio, la vemos con muy buenos ojos en la medida en que sea viable y que se pueda pagar.

Con respecto al este del departamento de Canelones, como les decía, el Directorio se OSE se encontró con una situación bien compleja para lograr un abastecimiento en una zona que sí está creciendo y que seguirá creciendo. Allí hay que encontrar soluciones. Hay algunas propuestas y, en lo inmediato, se están desarrollando obras. Se van a instalar dos UPA, dos unidades de potabilización nuevas contra el arroyo Sarandí y algunas otras obras que se están haciendo. A su vez, hay un trasvase que ha venido desarrollando la OSE desde el arroyo Solís Chico hacia la Laguna del Cisne para poder asegurar un mínimo de abastecimiento.

Es importante aclarar también que de llevarse adelante la toma del Río de la Plata va a mejorar sensiblemente la cantidad del abastecimiento y, a través de la quinta línea de bombeo, se puede abastecer a esa parte del departamento de Canelones y habrá cantidad suficiente en la medida en que estamos aumentando la capacidad. O sea que también por allí puede haber otra solución para esa zona del departamento que ha sido muy olvidado, donde no hay inversiones desde hace muchísimo tiempo y es necesario ir encarándolas.

El ratio en cuanto a las pérdidas es muy importante. Creo que ese fue mi primer pedido de informes como diputado, hace cinco años. Sabemos que la mitad del agua que se eleva se pierde y sabemos que la inversión que se viene realizando desde hace mucho tiempo no logra solucionar el problema. Hay una tasa de inversión, que supone que este es un problema importante.

También es cierto que en el mundo estos ratios andan en el entorno de aproximadamente el 80 %. Obviamente, hay un porcentaje luego del cual la inversión no tiene sentido, porque no logra recuperar las pérdidas que se solucionan, pero aquí habría que aumentar la tasa de inversión, habría que mejorar todo lo que tiene que ver con la gestión del recurso y disminuir sensiblemente las pérdidas. Este es un problema de vieja data en el país y el ratio que tenemos hoy es, básicamente, el mismo que Uruguay tenía en el año 2000, por lo cual se impone aquí un cambio de mirada y un cambio de gestión.

Si nosotros logramos mejorar en ese ratio y es parte de lo que no proponemos con OSE y con OPP -allí también hay un proyecto muy sensible de identificar algunas inversiones bien concretas, para optimizar a dónde van los recursos y lograr esa recuperación-, tendríamos también una mayor cantidad de agua, lo cual solucionaría en gran parte el problema. Además, también tendríamos una mayor facturación que también es muy importante; hoy esa agua se está perdiendo y no se está cobrando. Como dije, este es un problema de larga data en el país que debemos encarar.

Con respecto al tema del saneamiento, también se trata de una iniciativa privada, pero lo que propone es realizar en cuatro años lo que el Uruguay podría realizar en treinta. Es decir, lo que se está proponiendo es un avance en el plan de saneamiento que tiene pensado el país. No es algo nuevo; simplemente, supone un acortamiento en los tiempos. A la tasa de inversión que viene teniendo el Uruguay, que se mantiene en materia de saneamiento, llegaríamos a la cobertura deseada en no menos de cuarenta años. Lo que estamos buscando es una herramienta financiera que nos permita juntar ese dinero y generar un fondo, para en cuatro o cinco años desarrollar un plan potente de obras y llevar a cabo el saneamiento en todo el país.

Nosotros, además, desde esta Administración estamos abiertos a todas las formas de saneamiento alternativo; venimos pensando esto para ciudades mayores a dos mil habitantes, pero estamos también trabajando en un plan para localidades menores a dos mil habitantes donde el sistema de saneamiento central por alcantarillado no es viable desde el punto de vista económico y no podemos asegurarles calidad de vida a los habitantes de las localidades más chicas.

Entonces, estamos manejando dos propuestas. Una, que es esta, para localidades mayores a dos mil habitantes, donde Uruguay tiene un letargo importante. Tenemos muchos problemas con la gestión de los pozos negros, porque eso lleva una gestión, lleva un trabajo y hoy, en realidad, mucho de esto termina en las calles y con problemas de salud para las personas.

Nosotros estamos apostando a avanzar muchísimo en saneamiento en este período con esas dos herramientas: esta propuesta que va en el marco de la iniciativa privada, donde -y aprovecho para responder otra pregunta- se conforma una empresa entre la OSE y la Corporación Nacional para el Desarrollo, un modelo similar a la Corporación Vial del Uruguay y allí va la inversión que ya tiene OSE planificada para estos cuatro años en materia de saneamiento y luego lo asegura Rentas Generales. Eso va a este fondo, más el cobro de la tasa de conexión, más el cobro de la tasa de saneamiento, más el cobro del servicio, más financiamiento exterior, más deuda que se toma, para configurar este fideicomiso y, de ese modo, poder avanzar con las obras.

Luego, las obras serán definidas con prioridad en base a disposiciones del gobierno nacional. Las obras que están en marcha se continúan; no es un plan diferente, no se deja de hacer lo que se estaba haciendo. Se continúa con las obras proyectadas y hay una prioridad que se define, básicamente, por dos criterios: uno, el gobierno nacional que priorizará a dónde quiere ir primero y, otro, que tiene que ver con un sistema de adhesión temprana, herramienta que el proyecto propone para lograr la mayor tasa de conexión posible. Aquellas localidades del país que logren una adhesión temprana mayor serán atendidas con prioridad en cuanto a la obra, porque ese es un componente del repago, es un componente del que va a constituir el fideicomiso.

De todos modos, es muy importante que tengamos claro que aquí también lo que acabamos de hacer es declarar de interés el proyecto. Ahora se abre una etapa en que están los servicios de OSE, que han dado su informe sobre esto, luego hay un informe de la gerencia general y, a su vez, hay una decisión del Directorio de OSE y nosotros

declaramos de interés esa iniciativa. Eso no compromete en nada al Estado uruguayo. Ahora se abre una ventana de seis meses, luego de la cual estará también aquí el estudio de factibilidad y, en base a ese estudio, se abrirá el proceso competitivo. Este también es un consorcio que reúne a la mayoría de las empresas nacionales que se han juntado entorno a esta propuesta, es de un nivel técnico muy importante, incorpora nueva tecnología en un sistema de tratamiento tradicional. Nosotros aspiramos a que, si todo anda bien, en el próximo año estemos comenzando estas obras que suponen llegar a más de cien localidades en el interior del país, a la vez que una generación importante de puestos de trabajo. Pero de nuevo, como venimos más avanzados con la toma de agua potable, también en esto tenemos que esperar los tiempos, tenemos que ver los estudios y luego se tomará la decisión definitiva.

Como ustedes saben, el sistema de iniciativas privadas en el marco de la Ley N° 17.555 es una herramienta que no compromete al Estado en todas estas decisiones, hasta el momento de decidir avanzar en ella.

En cuanto al tratamiento de lodos, tema también muy viejo, OSE está intimada desde el año 2012 a realizar esta obra y aún no la ha hecho. Se trata de una obra muy importante desde el punto de vista ambiental y es aspiración de la presente gestión poder desarrollarla. En ese marco, también se han presentado a esta altura seis propuestas, que está analizando el Directorio de OSE, y la idea es que en el presente año elija una de estas propuestas para avanzar en este pendiente que también tenemos en materia ambiental.

SEÑORA REPRESENTANTE GALÁN (Lilián).- Me quedó pendiente, o capaz que no lo entendí yo, por qué se descartó en la obra de saneamiento el eje Ruta N° 5 La Paz-Las Piedras, que es la zona más poblada. Creemos que cuando se planifica una obra de este tipo, es lógico empezar por la zona que ya se ha estudiado y la que tiene la mayor población del país, como ocurre con los centros poblados a nivel internacional, así como lo ha hecho OSE toda la vida. Esa es la pregunta. Disculpe si lo dijo, pero yo no lo entendí.

La segunda pregunta refiere a cuáles son esas ciento veinte localidades que se mencionan.

SEÑOR MINISTRO DE AMBIENTE.- No se descartó.

(Diálogos)

SEÑOR PRESIDENTE.- Solicito que no haya diálogos, así el ministro puede contestar.

SEÑOR MINISTRO DE AMBIENTE.- Si no, va a ser difícil que me pueda entender.

(Diálogos)

——Las ciudades son las mayores a 2.000 habitantes. En el plan original son 124; podrán ser 132 o 95, porque ahora empieza el estudio de factibilidad. Además -como decía recién-, nosotros no nos amputamos ninguna posibilidad de tratamiento o de saneamiento alternativo. Entonces, algunas quizás puedan ser abordadas con otra solución. También tratamos de romper esa lógica -la División de Agua Potable y Saneamiento de Dinagua es muy clara en esto- y procuramos incorporar todas las soluciones que están. Cuesta un poco más con la OSE -a veces-, pero a nivel de la toma decisiones está claro que queremos apoyar otras tecnologías que no necesariamente son las que se han incorporado hasta ahora.

Lo que había dicho al principio -entiendo que quizás no fue claro- es que acá no se descarta nada; no está descartada esa inversión. Lo que se va a tratar de hacer es incorporarla en el megaplan, porque el plan incluye todo lo que se haga en saneamiento desde su comienzo hacia delante; no hay nada excluido del plan y mucho menos esta obra que, me consta, es de mucha importancia.

Con respecto a lo del campo natural nosotros lo tenemos en cuenta; es uno de los criterios que se considera a la hora de la aprobación de los proyectos forestales. Es verdad que el Uruguay ahí se debe una gran discusión. Tenemos que trabajar. Nosotros creemos que es competencia de nuestro Ministerio y queremos comenzar a trabajar con el Ministerio la producción y generar y establecer criterios en este tema. Nos parece bien importante, es el principal ecosistema nacional, y debemos cuidarlo. Debemos trabajar, pero también necesitamos tener reglas claras para poder trabajar en relación con todos los sectores. Nosotros, por ejemplo, tenemos competencias claras en lo que tiene que ver con los proyectos forestales, pero no así con otros. Entonces, tenemos que pensar con una visión mucho más amplia cómo incorporamos estos conceptos en las futuras decisiones. Ese es un tema país -me parece- que necesita un gran debate al que deben incorporarse todos los actores. Ahí hay una discusión que un conocido la resume en "¿Cuánto campo natural es necesario?". Ante la pregunta: "¿cuánto campo natural?", él dice "Bueno, todo lo necesario", y otros dicen "Todo lo posible". Esa es la discusión que el Uruguay debe dar en torno a este tema.

Lo relativo al monte nativo sí es una aspiración del ministro; lo fue siempre, y tal vez podamos contar con los votos de la bancada de la oposición, si están de acuerdo. Nosotros creemos que lo natural y lo lógico es que, precisamente, el monte nativo esté dentro de las competencias del Ministerio de Ambiente. Lo hemos manifestado y, seguramente, si no es hoy será en alguna otra rendición de cuentas donde trataremos de que esto pase.

Como ustedes saben, la calidad del agua es un tema que nos ocupa; es bien importante. Básicamente, los factores que afectan la calidad de agua son los que tienen que ver, por un lado, con la contaminación difusa, con todos los factores productivos y con toda la contaminación que se genera en los sistemas de producción. Allí estamos trabajando en acuerdo con el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca. Creemos importante la transición productiva. Estamos profundizando el plan de Santa Lucía; estamos firmando un acuerdo para ir con un programa de acción mucho más profundo en cuanto a la transición productiva, precisamente en la cuenca del Santa Lucía, donde está la principal fuente de agua potable para el país. Venimos trabajando en todo lo que tiene que ver -como ustedes habrán visto- con la construcción de la huella ambiental de las cadenas productivas. Comenzamos con la huella ambiental de los sistemas de producción ganadera, pero hace quince días tuvimos una reunión preliminar con el INIA; la semana que viene -el 11 de agosto, precisamente-, el subsecretario Gerardo Amarilla y el director nacional de Biodiversidad y Servicios Ecosistémicos, Gerardo Evia, estarán avanzando en un trabajo de un equipo interinstitucional para la medición de la huella ambiental de la producción arrocera. También, el 23 de agosto, estaremos participando de una recorrida con el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, para tratar de medir e incorporar la medición de la huella ambiental de la producción agrícola, que es muy importante. En ese sentido, creo que el rol del Ministerio es clave, y esta medición y puesta en valor de la situación en cada uno de los sistemas productivos nos va a ayudar a ver dónde estamos bien, dónde estamos en amarillo, y dónde tenemos rojos en los que tenemos que actuar y generar transformaciones. Todo esto también en el marco de un acuerdo que hemos firmado con la Dirección General de Servicios Agrícolas, con la que hemos logrado una hoja de ruta de cinco años para incorporar la evaluación de riesgo

ambiental y actualizar el registro de plaguicidas. Estos son dos requisitos que surgen de esa consultoría que se nombraba, con fondos del Banco Mundial, y en la que participó FAO. De ahí surgen dos señales que son estas: Uruguay debe incorporar la evaluación de riesgo ambiental en los plaguicidas que utiliza, y debe actualizar su registro. Luego de mucho trabajo y de muchas conversaciones hemos acordado una hoja de ruta con la Dirección General de Servicios Agrícolas. A su vez, estamos profundizando los estudios en la cuenca de San Salvador; estamos sumando unidades de medición, hemos sumado por primera vez a la UTEC en estos trabajos, y estamos gestionando la renovación de los fondos que nos permitieron llevar adelante los primeros estudios. Ahora -precisamente- estamos tratando de revalidar la continuación de ese programa. En estos momentos lo estamos haciendo con un puente que generamos con recursos del propio Ministerio para sostener el proyecto durante este año, a fin de lograr ese financiamiento para potenciarlo en instancias del próximo año. Pero sí es un tema que nos preocupa muchísimo, como es sabido.

Por otra parte, todo lo que se relaciona con el saneamiento tiene mucho que ver con la calidad de aguas, porque entre las fuentes de contaminación, además de estas que tienen que ver con el sector productivo, están las que generan las ciudades, que están contra todos los cursos, y allí llegan las aguas residuales que no son tratadas. Entonces, el plan de saneamiento apunta, primero, a lo que tiene que ver con una mejora sustancial en la calidad de vida de las personas, a la calidad de la salud de las personas, un indicador fundamental de desarrollo humano y, segundo, a una cuestión ambiental clave, y es la inversión ambiental más importante de los últimos tiempos, y esto impacta directamente sobre la calidad de nuestras aguas. Precisamente a eso es a lo que queremos apostar.

En cuanto a los sistemas productivos y a la Cuenca del Santa Lucía -como ustedes saben- el tema más importante no tiene que ver con agroquímicos ni con fertilizantes, sino con la materia orgánica producto de los tambos. Allí llevamos el 40 % o 50 % incluido en ese plan de tratamiento de efluentes. Allí tampoco estamos con la cabeza cerrada y, además de este sistema que queremos profundizar, para el cual vienen también fondos del Banco Mundial que se han conseguido través del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, estamos pensando en otra forma para tratar precisamente estos efluentes que nos permita llegar en menor tiempo a los objetivos en cuanto a calidad de agua. Por eso es el factor más importante en la cuenca de Santa Lucía.

En materia de industrias -decíamos más temprano en el informe- hoy el 90 % de los efluentes de las industrias están controlados en tiempo real por el Ministerio de Ambiente. Yo creo que allí tenemos una fortaleza.

Comentaba en la comparecencia en la Comisión especial de Ambiente que esto ha sido elogiado a nivel internacional y creo que es una buena cosa para el Uruguay.

En cuanto a los eventos transgénicos, en la última instancia no los votamos, y hemos solicitado mayor información de lo que tiene que ver con el paquete tecnológico asociado a esos eventos. Entendemos, desde el Ministerio de Ambiente, que la información todavía no ha sido suficiente para poder convalidar con nuestra aprobación esos eventos.

En las próximas semanas, realizaremos reuniones sobre otros eventos. Nuestra postura es tener, también, mayor información a la hora de aprobarlos.

Con respecto al Plan Nacional de Gestión de Residuos, debo decir que los plazos se extendieron porque cuando llegamos no había nada hecho en este sentido. Estaba la ley

votada, pero no se había hecho nada con respecto al Plan. En consecuencia, extendimos por un tiempo los plazos, a partir de la entrada en vigencia del nuevo presupuesto.

También comenzamos a llevar adelante una aspiración: aplicar la ley. Cabe aclarar que no había habido ningún avance desde su aprobación.

El 16 de diciembre del año pasado, comenzamos a construir el Plan Nacional de Gestión de Residuos. En esto, participan ocho ministerios más, el Congreso de Intendentes, la Universidad de la República, el PIT- CNT y las cámaras empresariales. Venimos a buen ritmo de trabajo. Nuestra aspiración es tener el plan aprobado antes de finales de año.

Por otra parte, debe tenerse en cuenta que esta ley se va a desdoblar en múltiples decretos reglamentarios. Por eso, más temprano les decía que un decreto reglamentario será el que tiene que ver con los residuos de aparatos eléctricos y electrónicos, otro, el relativo a los residuos de obras de construcción y así, sucesivamente, de acuerdo a la complejidad.

Como ustedes también saben, a pesar de que estamos construyendo el Plan, el Ministerio no se ha amputado la posibilidad de tomar algunas decisiones con respecto a determinados asuntos.

Por ejemplo, en abril de este año resolvimos exigir una mayor recuperación de envases. Nuestra aspiración es que Uruguay pase del magro 4% que tiene hoy, a un 30% en el año 2023 y al 50% en 2025. También pensamos en la obligación de incorporar material reciclado para el 40% de los envases a partir del año 2025.

Estas metas son altas, pero no olviden ustedes que a partir de esta ley la responsabilidad del envase es de quien lo larga al mercado: la responsabilidad extendida al productor o al importador.

Estamos realizando un trabajo intenso con la Cámara de Industrias y los demás actores para mejorar esas tasas de recuperación, que son malas, no solo a nivel global, comparadas con las de los países del primer mundo, sino en la región. Reitero que el escenario actual es de una recuperación del 4% que, ciertamente, es una tasa muy baja.

En ese sentido, estamos trabajando con la Unidad de Planificación de la ex Dinama y de la actual Dirección Nacional de Calidad y Evaluación Ambiental, en propuestas para generar herramientas a fin de poder colaborar con los gobiernos departamentales. Venimos trabajando muy bien con los gobiernos departamentales, de manera muy intensa e integrada, en todos los ámbitos: en el metropolitano, donde es una realidad, y en los del interior. Tenemos pensado realizar diferentes abordajes. Por ejemplo, estamos pensando en ir a sitios de disposición final regionales, como la ley indica. Asimismo, estamos generando los acuerdos políticos para que esto pueda pasar, para que la inversión sea compartida por varios departamentos y para que, luego, la gestión también sea compartida por varios departamentos. Esto es muy importante, porque podemos licuar -por decirlo de alguna manera- los costos fijos al tener más toneladas de procesamiento.

Además del apoyo técnico, del respaldo que permanentemente damos y del contacto que tenemos con los gobiernos departamentales, nuestra aspiración es generar alguna herramienta de apoyo desde el punto de vista económico.

Como ustedes saben, en la gestión de residuos -en esto no hay mucho para inventar, está todo bastante claro- hay un último renglón a tener en cuenta: los números. Llegado el momento, todo esto tiene que ser viable. En este sentido, tenemos algunas dificultades. En algunos departamentos todavía estamos en instancias muy preliminares.

Las gestiones departamentales muchas veces ni siquiera saben cuánto están gastando en la gestión de sus residuos. Algunas, a veces, tienen una idea de cuánto gastan en recolección, pero no en el tratamiento de los sitios de disposición final o de los vertederos a cielo abierto que hay por todo el país.

En consecuencia, estamos tratando de incorporar herramientas para ayudar a las intendencias a cuantificar, analizar y medir todo esto. Además, sin esa información, se complejiza la toma de decisiones.

El problema de los residuos es algo en lo que estamos poniendo especial hincapié. El Uruguay tiene una gran dificultad: no ha hecho mucho durante muchos años. Yo siento que, hoy, el problema nos ha explotado en la cara. Tenemos un problema realmente importante con los residuos. Pero esto es algo en lo que estamos trabajando, por ejemplo, con estas resoluciones que aspiran a que llegue menor cantidad de residuos a los sitios de disposición final, con el acuerdo que firmamos con la Intendencia de Montevideo y la Cámara de la Construcción para ganar espacio en el Sitio de Disposición Final ubicado en Felipe Cardoso, con lo que venimos haciendo en relación a los residuos de aparatos eléctricos y electrónicos y demás. Es decir: hay múltiples acciones que apuntan a una mejor gestión de los residuos.

Con respecto a la pregunta del diputado Olmos, respondo que la división de la Dinama en dos direcciones está vigente desde el 1º de enero de este año, en aplicación de la Ley de Presupuesto. Se ha creado la Dirección Nacional de Calidad y Evaluación Ambiental y la Dirección Nacional de Biodiversidad y Servicios Ecosistémicos. Es decir que, hoy, esas direcciones ya existen.

Aprovecho para señalar que los objetivos de cada una de las direcciones están claramente establecidos. Actualmente, estamos en la construcción de los organigramas. Para hacerlo, tenemos dieciocho meses posteriores a la reglamentación de la ley. La ley todavía no ha sido reglamentada. O sea que tenemos tiempo suficiente. De todos modos, estamos trabajando en este sentido. Si bien tenemos un plazo legal muy superior, nuestra idea es tener el organigrama pronto antes de que culmine el año. Aclaro que se ha incluido a los dos sindicatos en la conversación por este asunto, sobre todo, en el último tiempo. Se ha generado, junto al director general de Secretaría, una comisión de seguimiento de la construcción de este organigrama original.

Como ustedes sabrán, a nivel de la Oficina Nacional del Servicio Civil estamos trabajando en una reestructura. Es decir que esta organización seguirá siendo provisoria y estará pronta antes de finales de año.

Con respecto a la pregunta que tiene que ver con los funcionarios y su traspaso del Inciso 14 al Inciso 36, Ministerio de Ambiente, debo decir que se firmó hoy el decreto de transferencia. Veníamos trabajando en él desde hacía unos cuantos meses. Todos los meses decíamos: "Para el mes que viene". El mes llegó y ya está pronto el decreto de transferencia, que hace todas las traslaciones de los funcionarios, de los bienes y demás. Reitero que eso quedó acordado hoy. Veníamos trabajando en esto con el Ministerio de Economía y Finanzas y con la Dirección General del Ministerio de Vivienda. Hoy, quedó definido. Así que esta también es una buena noticia, en el marco de la creación de esta nueva institucionalidad.

En cuanto al edificio, el Ministerio de Economía resolvió generar una partida de fondos extraordinaria en este presente año para que nuestra Cartera pueda alquilar un lugar y mudarse allí con todas las direcciones. Dada la situación que vive el país, el Ministerio de Economía no entendió oportuno en este momento comprar un nuevo edificio para el Ministerio de Ambiente. Sin embargo, dada la dificultad que supone a la hora de la

gestión tener el Ministerio desparramado en tantas oficinas -como se señalaba por parte de los legisladores-, Economía ha autorizado una transferencia extraordinaria para este año. No está en la rendición de cuentas porque ya está asegurada. En este momento, estamos en el proceso de búsqueda del edificio para alquilarlo, con todos los procesos que lleva esto desde el punto de vista burocrático y demás. Así que, en principio, ese problema está solucionado. Es una buena noticia, sobre todo, para los funcionarios, que se han acostumbrado a trabajar de esta manera. Digo esto porque el Ministerio no está desparramado desde el momento en que llegamos nosotros; está desparramado desde hace mucho tiempo. Hace muchísimos años que las diferentes direcciones trabajan separadas. Por lo tanto, ahora tenemos una oportunidad de solucionar ese inconveniente.

SEÑORA REPRESENTANTE PEREYRA PIÑEYRO (Susana).- ¿Me permite?

Hablamos de las competencias sobre el monte nativo y las expectativas de la transferencia; eso no está en esta rendición de cuentas. ¿También tienen intenciones de que los recursos acuáticos vayan al Ministerio?

SEÑOR MINISTRO DE AMBIENTE.- Sí, nosotros creemos que es bajo la órbita del ministerio de la producción que debe estar todo aquello que tiene que ver con su materia: la producción.

Por ejemplo, en el área forestal nos parece bien que exista una Dirección General Forestal que trate todo lo que tiene que ver con el desarrollo productivo, con el crecimiento, las mejores prácticas y todas las políticas de la forestación productiva, pero las tareas de conservación, preservación y materia deben estar definidas en el Ministerio de Ambiente.

Lo mismo en lo que tiene que ver con los recursos acuáticos: hay una actividad comercial, una actividad productiva que tiene que ver con ese Ministerio y nos parece que esa parte está correcto que continúe en el ministerio de la producción que es el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca. Las otras, entendemos que deben estar en el Ministerio de Ambiente.

Se trata de una construcción, el Ministerio aún no cumple un año desde que comenzó a funcionar como tal, más allá de su creación. Creemos que esas competencias, naturalmente, a lo largo del tiempo, en la medida que vaya creando músculo, las va a ir absorbiendo.

Con respecto a la reducción de gastos para personal, no los ha habido en el Ministerio de Ambiente, si bien estamos solicitando más gastos para el Rubro 0. Aprovechamos la oportunidad que nos brinda Radio Sport…

(Hilaridad)

—…para decir que en su momento le hicimos el planteo a la Ministra y que entendemos necesario reforzar. Se preguntaba si eran suficientes los recursos humanos que el Ministerio tiene. Claramente, necesitamos más recursos humanos y remunerar mejor al personal que el Ministerio tiene, que es un personal muy calificado, un personal con alta competencia técnica, que realiza una tarea, a veces, poco valorada, pero que está tomando decisiones muy trascendentes en nombre del país.

Para contar con esas herramientas que pueden ser compensaciones para personas de destacada calificación que el Ministerio necesita retener, para cubrir los diferentes puestos es que hemos solicitado un refuerzo en el Rubro 0 que no vino en el presupuesto porque el Ministerio de Economía y Finanzas entendió que no era posible en esta oportunidad. Lo seguimos solicitando y trabajando con la expectativa de que se pueda

incorporar -si no es aquí, en el tratamiento en el Senado de la República- una mejora en el Rubro 0, que es necesaria.

De todos modos, hay que reconocer que tuvimos un aumento presupuestal. Toda la materia de ambiente tuvo un aumento presupuestal con la creación del Ministerio, fueron $ 170.000.000 más que lo que se invertía en la anterior Administración. Hay una mejora, pero sigue siendo poco.

Se está gastando más, invirtiendo más en Ambiente, pero sigue siendo necesario un refuerzo.

Con respecto a los contratos, ha habido una práctica de permanente renovación de los contratos a lo largo de los años en lo que hoy es el Ministerio de Ambiente. Durante nuestra gestión, de 128 contratos, se renovaron 126. Sé que ha habido mucho ruido, mucha cuestión en las redes, mucha cosa, pero desde el tiempo que me ha tocado estar al frente de la gestión como ministro, de 128 contratos se renovaron 126, solo 2 no se renovaron y tenían una recomendación contraria por parte del gerente de área y de la dirección del área.

También es bueno aclarar que las renovaciones no son automáticas y que en la medida en que el Ministerio vaya haciendo cuerpo, sí vamos a evaluar con precisión la renovación de cada uno de estos contratos.

Aplicamos una máxima que básicamente es: si no hay objeción, se renueva. Es una máxima minimalista, digamos. Vamos a ir pasando a una máxima donde podamos evaluar el rendimiento de los contratados y en base a eso, renovar o no los contratos; también en base a las necesidades de la institución. No es renovar por renovar.

Insisto: hasta el momento, de 128 contratos, renovamos 126 y en la última renovación fueron los 126 renovados. En esto estamos. Ha habido allí -como señalaba el diputado- un *delay* entre todo este tramiterío y el pasaje por Servicio Civil y OPP hasta que realmente se confirme. Es verdad, ha habido un atraso ahí. Cuando asumí como Ministro había personal que hacía dos meses que no cobraba, pero lo resolvimos en menos de 15 días. Lo que estamos tratando es de adelantarnos y comenzar los procesos de contratación con el tiempo suficiente para que los trabajadores no se vean perjudicados y que no se repitan situaciones de este tipo que, obviamente, no son deseadas, como la de personas que hayan estado trabajando sin recibir sus sueldos, en algunos casos acumulando dos meses sin cobrar.

De existir este *delay*, va a ser muy menor. Es algo que quisimos atender apenas asumimos. Hoy no hay *delay*.

Con respecto a los pases en comisión por fuera del Ministerio, hay un sistema que está haciendo que funcionarios que están reportando en el actual MVOT que pertenecían al Mvotma, primero pasen como pase en comisión al Ministerio de Ambiente y luego van a ser ordenados en el Inciso, como es el caso del doctor Cousillas y la doctora Tierney. Son funcionarios del Ministerio que están viniendo en pase a comisión, pero luego, administrativamente, serán ordenados en la plantilla. Quiere decir que no cuentan.

Por fuera de estos pases, que son 26 los internos, tenemos 32 pases que vienen de fuera del Ministerio a diferentes áreas, personal de todo tipo. Con mucho gusto les enviaremos el informe detallado de quiénes son, de dónde vienen y qué funciones cumplen. Necesitamos gente en todas las áreas, hemos priorizado el componente técnico. Claramente, a veces no es muy atractivo dejar otros lugares de la Administración pública para venir al Ministerio de Ambiente. En algunos casos hemos tenido que compensar económicamente, tratando de equiparar lo que los funcionarios ganaban en

su organismo de origen. En algunos casos, en materias que son necesarias e imprescindibles para nosotros se ha utilizado el mecanismo de la compensación para poder contar con ese recurso. Seguimos con esas deficiencias, tenemos muchos problemas en muchas partes. Hay falta de recursos en la parte administrativa. Hemos tenido -un poco en broma- un divorcio complejo del anterior Ministerio. Como ustedes saben, nosotros asumimos en agosto, el presupuesto se presentó el 31 de agosto, cuatro días después de la asunción y allí hubo cosas que, como autoridades, no pudimos negociar en esa separación original. No hemos tenido todos los recursos humanos que hubiésemos aspirado y que, a nuestro juicio, nos hubiese correspondido. Entonces, tenemos algunas deficiencias de la Dirección General de Secretaría original del Mvotma. Son muy poquitos los funcionarios que están pasando a nosotros. Un porcentaje menor, algo así como el 15% o el 20% cuando la mitad del Ministerio está ahora en el Ministerio de Ambiente. Son 9 personas de casi 100 que vinieron al Ministerio de la Dirección General de Secretaría. Tenemos que construir nuestra Dirección General de Secretaría y para eso estamos usando los pases en comisión y algún reordenamiento, sacando las direcciones para poder armarla. Tiene su complejidad, la herramienta del pase en comisión es útil, pero tiene su restricción porque no todo el mundo está interesado en venir a este Ministerio porque también tenemos una bolsa de compensaciones que no da para poder satisfacer económicamente y allí surge alguna dificultad.

De todos modos, aspiramos a tener un Ministerio eficiente y que no superponga tareas.

Por lo cual, nuestra intención es contar con una Dirección General de Secretaría con no más de treinta o cuarenta personas, en donde se nucleen y ordenen todas las comunicaciones del Ministerio. Nuestra idea es tener una sola comunicación y una sola área financiera a los efectos de no replicar el modelo en cada dirección. En realidad, aspiramos a tener un Ministerio chico y eficiente, optimizando los escasos recursos que tenemos, por lo menos en el comienzo.

Con respecto a los antecedentes puedo decir que es probable que se trabaje en un registro de infractores, pero también debo decir que hoy son tenidos en cuenta, ya que si una empresa es sancionada, esos antecedentes se tienen en cuenta a la hora de aplicarle una nueva sanción. O sea que se cuenta con esos antecedentes, por lo que el registro, en los hechos, de algún modo existe.

SEÑOR PRESIDENTE.- Señor ministro: le pide una interrupción la señora diputada Susana Pereyra.

SEÑOR MINISTRO DE AMBIENTE.- Ya se la concedo, pero antes voy a contestar la pregunta relativa a las multas.

La cuenta para el depósito de las multas está vigente; hubo un informe de prensa en el que el periodista se enredó un poco con la información pero -si bien llevó tiempo abrirlas, como todas las cuentas de un ministerio- puedo decir que desde hace tiempo nuestro Ministerio tiene sus cuentas. De todos modos, debo decir que los trámites que comenzó el Inciso 14 continúan siendo tramitados por ese Inciso, que los cobra y luego nos transfiere el dinero correspondiente a las multas, pero el resto está en las cuentas específicas del Inciso 36. Además, a quienes son multados -espero que no les pase a alguno de ustedes- se les especifica en qué cuenta deben abonar, y eso está funcionando bien desde hace meses.

SEÑORA REPRESENTANTE PEREYRA (Susana).- Agradezco al señor ministro por las respuestas.

Quedó sin contestar la preguntar relativa al representante en el Instituto Antártico Uruguayo. La pregunta concreta fue: ¿el Ministerio de Ambiente va a tener un representante en el Instituto Antártico Uruguayo? ¿Está designado quién va a ser? ¿Pertenece al Sistema Nacional de Investigadores, como prevé el tratado Antártico que nuestro país suscribió en 1979?

Por otra parte, consulté sobre la participación del Ministerio en la consolidación del arroyo Solís Chico, en Parque del Plata, departamento de Canelones, teniendo en cuenta que el ministro estuvo con la alcaldesa, no con el alcalde, porque tenemos alcaldesa en Parque del Plata.

SEÑOR MINISTRO DE AMBIENTE.- Yo dije alcaldesa.

SEÑORA REPRESENTANTE PEREYRA (Susana).- Perdón, yo entendí que el ministro había dicho alcalde.

Esas son las dos consultas que quedaron sin contestar; las demás fueron correctamente contestadas. Podemos compartir o no lo que se dijo, pero las preguntas fueron todas contestadas.

SEÑOR MINISTRO DE AMBIENTE.- Con respecto al Instituto Antártico Uruguayo, hay un Decreto de 1918 que cambia lo que hasta ese momento existía. En ese sentido, nosotros llegamos al Ministerio de Ambiente con una situación dada, es decir, nos encontramos con un representante designado por la ministra Irene Moreira que no cumplía con ese Decreto de 1918. De todos modos, con el subsecretario Amarilla entendimos pertinente analizar la situación y estudiar la necesidad de la exigencia de ese Decreto. Por lo tanto, lo estamos estudiando, pero aún no hemos definido la conveniencia, o no, de cambiarlo. Por supuesto, tomamos nota de la recomendación y la sugerencia que nos hizo como ministra de Vivienda y Ordenamiento Territorial, de quien recibimos la Cartera pero, como dije, lo estamos estudiando a nivel del Ministerio de Ambiente, ya que nuestra Cartera tiene un rol fundamental que cumplir en el Instituto Antártico.

De todos modos, como dije, primero vamos a definir ese extremo y luego decidiremos quién nos representará en dicho Instituto.

Por otro lado, en cuanto a la situación del arroyo Solís Chico, anoche estuve con la alcaldesa -que fue muy amable- y con el exalcalde, que es el actual director de Administración de la Intendencia.

Para nosotros, el modelo que se dio en Parque del Plata es muy positivo, y surge de una inquietud de los vecinos, quienes levantaron cinco mil firmas para que se desarrollara una acción, la que continuó través del municipio. Entonces, el gobierno departamental decidió invertir en Parque del Plata, y la Dinama -en ese entonces no existía el Ministerio de Ambiente- participó en el diseño de la solución posible. Digo esto porque -anoche lo hablamos con los vecinos- tenemos muchos problemas que tienen que ver con el cambio climático y problemas que derivan de decisiones que los habitantes de la costa tomamos en algún momento, a veces de manera ilegal, y a veces de manera legal, pero desconociendo que eso traería perjuicios para el ambiente. Entonces, tenemos un problema importante en toda la costa del país. Inclusive, ayer estuvimos trabajando con el director de la Dirección de Evaluación de Impacto Ambiental de la Intendencia de Rocha, por un gran problema que tenemos en Costa Azul de ese departamento, ya que tenemos que tomar acciones de manera rápida para solucionar, o intentar solucionar, un problema que hay allí.

Por lo tanto, en Parque del Plata y la desembocadura del arroyo Solís Chico no es en el único lugar que tenemos problemas. De todos modos, creo que allí hay un modelo de gestión interesante, que nosotros estamos replicando en La Floresta. En ese sentido, hace unos días -el sábado hizo quince días- estuvimos reunidos con el alcalde de La Floresta, con directores de la Intendencia de Canelones y con la comisión de vecinos, y comenzaremos a trabajar en una solución para 150 metros de la barranca de ese balneario, ya que nos parece un modelo que ha funcionado muy bien, e integra a todos los actores; en ese marco estamos desarrollando las acciones.

Por supuesto, todavía estamos en una etapa preliminar, porque se trata de un proceso de largo aliento y recién estamos en el comienzo; además, todavía no se han llevado a cabo algunas etapas. En realidad, hay un esfuerzo en todo lo que tiene que ver con las cercas captoras, que es algo que vamos a tratar de profundizar desde la Dirección de Costas en combinación con el Área de Evaluación de Impacto Ambiental. De todos modos, estas inversiones todavía no se han desarrollado, ya que las inversiones a que hizo referencia la diputada todavía no han comenzado. Si bien ha habido una inversión en maquinaria, el director de Ambiente me acaba de confirmar que todavía no se instaló ningún geotubo; eso surgió en la reunión que se llevó a cabo anoche.

Sin embargo, se van a instalar los primeros geotubos, lo que constituye una inversión muy importante. Además, nosotros estamos ayudando a la Intendencia técnicamente y le estamos dando mucho apoyo, al igual que el gobierno anterior.

SEÑOR REPRESENTANTE OLMOS (Gustavo).- Correspondería pasar a analizar el articulado, pero quería manifestar que la bancada del Frente Amplio ha analizado el articulado y no tiene dudas al respecto. Por lo tanto, salvo que la bancada oficialista nos dé una sorpresa a cuarenta y ocho horas de terminar esta fase, desde nuestro punto de vista podríamos liberar al Ministerio de Ambiente, ya que no tenemos ninguna duda al respecto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Gracias diputado Olmos.

A continuación, le voy a dar la palabra al diputado Lust, y luego la diputada Galán dejará una constancia. Después de esa intervención consultaremos al ministro para conocer su opinión.

SEÑOR REPRESENTANTE LUST HITTA (Eduardo).- Buenas tardes para el señor ministro, el subsecretario y demás integrantes de la delegación.

Debido a que llegué tarde, y por respeto a la delegación, voy a leer la versión taquigráfica. De todos modos, voy a formular una o dos preguntas sencillas, porque tal vez ya se habló de esos temas y no quiero ser irrespetuoso.

Una de las preguntas va dirigida al subsecretario, el doctor Amarilla, quien cuando era diputado me compartió un proyecto de ley de delitos ambientales. Luego, no sé qué suerte tuvo ese proyecto, si lo alcanzó a presentar o no; no supe más nada de él.

Si no lo hubiere presentado, la pregunta es si sería posible que llegara como iniciativa del Poder Ejecutivo al Parlamento, dado que ahora integra el Poder Ejecutivo. Digo esto porque consulté en Información Legislativa y resulta que el 90% de los proyectos que se aprueban por período provienen del Poder Ejecutivo y el 10% es creación de los legisladores. No pretendo abrir ningún juicio sobre el trabajo de los legisladores; es una cifra real.

Entonces, una de las preguntas es, precisamente, qué pasó con ese proyecto.

La segunda y última tiene que ver con que entiendo que el Ministerio de Ambiente es el más importante después del de Economía y Finanzas, porque se relaciona con todo el gobierno, desde los municipios a los gobiernos departamentales, con todos los ministerios, etcétera; o sea que es un trabajo tremendo. Y yo no sé si el Ministerio tendrá el personal idóneo desde el punto de vista técnico para atender todas esas áreas.

En lo personal, siempre he pensado que el conocimiento está en la Universidad. Entonces, la segunda pregunta es si el Ministerio tiene entre sus planes -si ya lo dijeron, me disculpo- trabajar con la Universidad, que siempre tiene una visión más científica y objetiva y no tanto política de una solución.

Y me voy a tomar el atrevimiento de hacer una sugerencia. Dado que este es un ministerio nuevo, con gente nueva, entiendo que en este período podríamos embarcarnos en la tarea de crear un código de ambiente o una especie de digesto ambiental para unificar la enorme cantidad de reglamentaciones que hay, la superposición, la competencia compartida entre gobierno departamental y nacional. Sé que la respuesta será que ahora no es posible -no necesito que me lo digan-, pero quizás podría ser considerado en un futuro cercano.

SEÑOR MINISTRO DE AMBIENTE.- Voy a ceder la palabra al subsecretario, doctor Gerardo Amarilla, para responder la primera pregunta.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE AMBIENTE.- Gracias, señor presidente; gracias, señores legisladores; en particular, gracias al legislador que me hace la pregunta.

El ministro se ha desempeñado tan bien en toda la exposición que parecía que yo no tenía necesidad de hablar, pero para mí es un gusto participar en el seno de esta Casa que siento como mía y para hablar de un tema que, como ustedes saben, siempre he seguido y me apasiona.

En realidad, el proyecto al que refiere el diputado Lust fue presentado. En el período pasado hicimos un trabajo bastante interesante con diferentes técnicos. Inclusive, llegamos a hacer alguna activad con varios catedráticos de derecho ambiental -uno de ellos está aquí presente; es el doctor Cousillas-, analizando la necesidad de avanzar como país en la inclusión en materia del derecho penal de legislación ambiental penal. La mayoría de los países la tienen. Creemos que si bien el derecho penal es como la última ratio -digamos-, necesitamos esa frontera que permita disuadir a los posibles evasores de las normas ambientales con ese tipo de disposiciones que, de alguna manera, pongan límite y, sobre todo, correcciones, más allá de lo que pueden ser las disposiciones administrativas, multas y hasta la clausura de los establecimientos.

En su momento, hubo un gran debate. En el período pasado presentamos un proyecto que más que un artículo establecía un capítulo del Código Penal destinado a los delitos ambientales. Luego, el Poder Ejecutivo, con la participación del actual fiscal de Corte, doctor Díaz, y la anterior ministra de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, en el período pasado elaboró un proyecto que envió al Senado de la República. Lamentablemente, ambos proyectos quedaron en las comisiones y se terminó el período sin que se lograra su tratamiento.

En el comienzo de este período, con la firma de varios legisladores, pedimos el desarchivo del proyecto y lo presentamos. Actualmente, el proyecto está en la Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración de esta Cámara. El ministro me comentaba que hace pocas horas llegó una invitación de dicha Comisión al Ministerio de Ambiente para que venga a informar el proyecto. Así que, seguramente, pasada la instancia de esta rendición de cuentas, estaremos analizando en la Cámara

ese proyecto de ley. Esperamos, con mucha ilusión, que la Cámara lo trate y lo resuelva en este período y que pase al Senado y se convierta en ley.

Creo que es necesario para la legislación uruguaya tener esa normativa que nos va a sitiar frente a lo que es el derecho ambiental internacional como un país de vanguardia; creo que es lo que nos estaría faltando.

Con respecto al código ambiental o a la necesidad de una normativa más global puedo coincidir con el señor legislador; creo que sería un trabajo interesante. En este momento, como decía el ministro, no tenemos los recursos humanos necesarios y suficientes ni siquiera para atender toda la operativa que tenemos, así que poco podríamos abarcar ese estudio que, evidentemente, necesita muchas horas hombre y mucha especialidad para lograr generar una codificación de la normativa ambiental, por así decirlo. Sería muy interesante; sería muy importante. Tal vez el Parlamento pueda asumir esa tarea y logre, de alguna manera, sistematizar una normativa que no solo daría a la Administración una mejor herramienta para gestionar los temas ambientales, sino que para el ciudadano constituiría una mayor garantía, ya que la tendría sistematizada, concentrada y ordenada en un solo código y no dispersa, muchas veces difusa.

Así que es un trabajo para hacer. Puedo concordar con el legislador en que se puede llevar adelante, pero no sé si en el Ministerio tenemos los recursos para hacerlo, por lo menos en este período.

Gracias, presidente; gracias, ministro.

SEÑOR MINISTRO DE AMBIENTE.- Tengo una opinión con respecto al código, pero no me conviene meterme entre juristas.

Con respecto al vínculo con la Universidad, sí, existe; era anterior, es permanente y se viene profundizando. Además, entendemos que es importante sumar a toda la academia.

En el mes de diciembre, con todos los directores y con gerentes del Ministerio, visitamos la UTEC, en Durazno, para que conocieran lo que allí había y lo que la UTEC podía brindar al Ministerio de Ambiente. Hemos comenzado a trabajar y, como decía más temprano, también hemos incorporado a la UTEC a los análisis y al trabajo. O sea, la alianza entre ambiente y conocimiento y entre ambiente y tecnología es clave.

Más temprano hablábamos de la cantidad de recursos humanos. Hoy les decía que estamos controlando el 90 % de los efluentes industriales en tiempo real. Eso es tecnología; son sensores que se van monitoreando, que se van viendo y que nos permiten un control. No necesitamos decenas de inspectores monitoreando en el lugar. Más temprano les hablaba de la definición de la floración temprana o de la creación de cianobacterias a través de herramientas satelitales, aplicando modelos para la interpretación. Eso es conocimiento aplicado a la gestión ambiental.

Uruguay tiene que avanzar mucho en esa línea; Uruguay tiene que profundizar su intercambio con la academia, su intercambio con la innovación, con la tecnología. Eso es clave.

Cuando uno imagina un Ministerio de Ambiente de los próximos tiempos, cuando uno imagina, sobre todo, el control ambiental, lo imagina con mucha incorporación de tecnología y con mucho control cruzado, de manera que las empresas no puedan hacer determinadas cosas si no cumplen con otras. Creo que ahí tenemos las herramientas que nos brinda el mundo actual; tenemos que avanzar en eso.

Sin duda, la alianza con la Universidad de la República y con las demás instituciones, con la academia, es clave.

El otro punto que señalaba el diputado Lust es el más importante. La materia de ambiente es transversal. Nosotros vivimos interactuando con el Ministerio de Economía y Finanzas, con el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, con el Ministerio de Industria, Energía y Minería, con el Ministerio de Educación y Cultura, con la ANEP. Por tanto, esta materia tiene gran trascendencia. Cuando yo imagino la actividad más trascendente de este Ministerio, no tiene que ver, precisamente, con las cuestiones urgentes, que son las que hablamos hoy; tiene que ver con una que es más importante, que es el diseño de una estrategia de largo plazo del país, de un país que debe ser responsable ambientalmente, que además tiene las condiciones para serlo y que puede destacarse en eso. Ahí es cuando la interacción con los demás organismos es muy importante. También es muy importante la interacción con las intendencias, para poder aplicar estas cosas, para poder bajarlas. Y es muy importante con el tercer nivel de gobierno: las alcaldías. Entonces, ese vínculo es fluido, ese vínculo es muy bueno, pero estamos tratando de potenciarlo. Estamos tratando de generar los acuerdos, de generar las alianzas, de colaborar. Vemos que es muy posible y también en el marco de esta construcción. A veces, cuando escucho a un ministro anunciar cuestiones de ambiente sin que nosotros lo sepamos, lo llamo. A veces entiendo que se olviden de que existe el Ministerio de Ambiente; no es que me quede conforme con eso, pero a veces lo entiendo porque esta Cartera no estaba. Ahora, si algo bueno tiene esta resolución que tomó por unanimidad el Parlamento Nacional es que, a la hora de tomar decisiones, la materia ambiental debe ser tenida en cuenta. Si alguno se olvida, hay un par que les llama la atención. Eso es muy positivo.

Entiendo que tenemos una oportunidad como país y es la de construir juntos este Ministerio, como política de Estado. Es una oportunidad. Hay otros temas en los que la visión política e ideológica tiene una fuerza mucho mayor. Si nos ponemos a hablar de seguridad, quizás tengamos un debate muy profundo. Si nos ponemos a hablar de educación, quizás tengamos un debate muy profundo. Pero en esto, todos estamos de acuerdo con el objetivo y también en las herramientas. Entonces, creo que debemos estribar sobre esta oportunidad de construir la institucionalidad ambiental desde cero y como política de Estado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra la señora diputada Lilián Galán para dejar una constancia en la versión taquigráfica.

SEÑORA REPRESENTANTE GALÁN (Lilián).- Queremos dejar la siguiente constancia como bancada del Frente Amplio porque el señor ministro, cuando se refería a la situación de OSE, nos decía que el Ministerio tomó una OSE con una inversión muy precaria, que no había habido inversiones anteriormente. Nosotros queremos decirle que tenemos una gráfica de la evolución de las inversiones en OSE desde 1980 a 2019 en dólares corrientes, medida en agua, en saneamiento y resto; tiene un índice. Voy a hacer mención al índice para no leer cada uno de los ítems de la gráfica.

Si tomamos los datos desde los gobiernos del Frente Amplio, la inversión en 2005 era de un 36,65 % y en 2006 era de un 51,32 %. Luego, sigue subiendo. En 2010 era de un 127,66 %. En 2011 se produce la mayor inversión, con un 165,36 %. Hubo un 159,38% en 2012; 160,51 % en 2013. El resto de los años, hasta 2019, el índice está en el entorno del 120 %. Entonces, esta gráfica da cuenta que desde la estatización de OSE no había habido una inversión tan grande en este ente público.

Muchas gracias, señor presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, no queda más que agradecer la presencia del Ministerio de Ambiente. En el nombre del señor ministro saludamos a toda la delegación. Estamos muy agradecidos por todos los conceptos vertidos en sala.

Ventilamos la sala por diez minutos y volvemos a la hora 16 y 15 para recibir a las autoridades del Inisa.

(Se retira de sala una delegación del Ministerio de Ambiente)

(Es la hora 18 y 5)

——Continúa la reunión.

(Es la hora 18 y 20)

(Ingresan a Sala autoridades del Instituto Nacional de Inclusión Social Adolescente)

——La Comisión de Presupuestos integrada con Hacienda da la bienvenida al Instituto Nacional de Inclusión Social Adolescente, representado por su presidenta, la licenciada Rosanna de Olivera Méndez; por sus directoras, la doctora Andrea Venosa Armand Ugon y la señora Sandra Etcheverry, y por el resto de la delegación.

Les pedimos disculpas porque el otro día vinieron a esta Casa, se nos atrasaron las reuniones y, muy gentilmente, cuando se lo solicitamos, accedieron a cambiar el día y la hora de concurrencia y también porque ahora los estuvimos haciendo esperar un buen rato.

El régimen de trabajo de la Comisión es el siguiente: ustedes exponen sobre su rendición de cuentas 2020. En caso de ser necesario, los legisladores harán consultas y ustedes tendrán tiempo para responder. Luego, harán uso de la palabra sobre los artículos que nos enviaron para incluir en la rendición de cuentas y, nuevamente, habrá preguntas de los señores diputados.

En el marco de ese régimen de trabajo le damos la palabra a la presidenta del Inisa, la licenciada Rossana de Olivera Méndez.

SEÑORA DE OLIVERA MÉNDEZ (Rossana).- Buenas tardes a todos los integrantes de la Comisión de Presupuestos integrada con Hacienda. Muchas gracias a los diputados y a las diputadas presentes por recibir a la delegación del Inisa, integrada por esta presidenta y por sus dos directoras, la señora Sandra Etcheverry y la doctora Andrea Venosa, y por el resto del equipo, conformado por los diferentes directores del Instituto, así como también por los asesores del Directorio.

El Instituto Nacional de Inclusión Social Adolescente fue creado por la Ley N°19.367, de 31 de diciembre de 2015. Está dentro del área Programática, Seguridad Pública, Gestión de la privación de libertad. El objetivo del Inciso es gestionar el sistema de ejecución de medidas para adolescentes en conflicto con la ley penal dando las debidas garantías.

Los principales cometidos del Inisa son los siguientes.

Propiciar un ambiente seguro en el que el respeto y la autoridad estén presentes de modo que los vínculos de confiabilidad puedan ser reparados.

Promover vínculos y relaciones que el adolescente logre mantener en su situación de privación de libertad con su familia o personas cercanas que puedan significar un sostén en el proceso dentro del Instituto Nacional de Inclusión Social Adolescente para el egreso posterior.

Coordinar y articular con otros organismos e instituciones especializadas, públicas o privadas, que cumplen actividades afines a su competencia.

Ejecutar las medidas socioeducativas y las cautelares dispuestas por la Justicia al amparo del artículo 78 de la Ley N°17.823, de 7 de setiembre de 2004, Código de la Niñez y Adolescencia en lo pertinente.

Ejecutar las medidas de seguridad dispuestas por la Justicia al amparo del literal f) del artículo 2°de la Ley N°15.977, de 14 de setie mbre de 1988.

Informar al adolescente del funcionamiento institucional, sus derechos y sus deberes, así como del régimen interno del centro donde se encuentra cumpliendo con la medida impuesta.

Informar al juez competente sobre la forma en que se cumplen las medidas y la evolución del adolescente, teniendo siempre presente el interés superior del mismo.

Todos los cometidos y facultades del instituto deberán ser cumplidos, teniendo en consideración el interés superior del adolescente y en estricta observancia de la normativa nacional e internacional en la materia, lo que se expresa en el reconocimiento, respeto y garantía de sus derechos.

En cuanto a la misión y visión del instituto, garantizar el cumplimiento de las medidas socioeducativas dispuestas por la justicia penal a los y las adolescentes, reconociéndoles como sujetos de derecho en estricta observancia de la normativa nacional e internacional en la materia, y la visión del Inisa es posicionarse como instituto rector en políticas que promuevan procesos socioeducativos, tendientes a la inserción social efectiva de los y las adolescentes en conflicto con la ley penal.

Como ven, el Inisa es un instituto muy nuevo; está en una etapa, como siempre digo, casi fundacional. Así que, al mismo tiempo que la estamos construyendo, estamos avanzando hacia estos objetivos.

Conforme a los cometidos establecidos en la ley de creación del instituto, se propone una gestión basada en cuatro objetivos estratégicos para este quinquenio, en el que hemos trabajado en conjunto con el directorio. Estos parten de un diagnóstico situacional, que permitió identificar los principales factores que intervienen en el cumplimiento de los cometidos. Esto posibilitó diseñar líneas de acción orientadas al mejor desempeño institucional, haciendo énfasis en aquellos componentes de la gestión que están directamente relacionados con la ejecución de las medidas socioeducativas.

Las líneas de acción fueron cuatro.

La primera: medidas socioeducativas privativas de libertad.

Asegurar el cumplimiento de las medidas privativas de libertad impuestas a los y las adolescentes desde una perspectiva de derechos. Allí se plantearon cuatro metas. La primera: minimización del promedio de horas diarias de encierro de los adolescentes; construir y reparar canchas espacios deportivos, así como aulas y lugares para talleres; crear espacios multiusos donde se pueda compartir los desayunos, almuerzos, meriendas y cenas; invertir en materiales y herramientas para talleres y para educación. Es fundamental que podamos tener la mayor cantidad de actividades para que los jóvenes no estén con tantas horas de encierro. Esa fue una de las líneas de acción para alcanzar la primera de las metas.

La segunda fue asegurar la permanencia de los adolescentes en los centros; realizar capacitaciones continuas a todo el personal del centro y funcionarios de seguridad; realizar obras de mejoramiento edilicio e incorporar tecnología de seguridad.

Y la tercera: condiciones edilicias, conforme a la garantía de los derechos humanos; acondicionar los centros existentes y construir, como mínimo, un centro más; aumentar en los centros las áreas destinadas a la recreación, deporte y educación; crear espacios multiusos donde se pueda compartir los almuerzos, desayunos, meriendas y cenas.

La segunda gran línea estratégica, con la que nos hemos comprometido para el quinquenio en el directorio de Inisa, fue en cuanto a las medidas socioeducativas no privativas de libertad. Acá tenemos un desafío enorme, porque aún esa línea la estamos compartiendo con el INAU. Ustedes saben que nos estamos separando del INAU y este es uno de los asuntos que tenemos pendiente y que hemos tomado como una bandera en esta gestión, porque sabemos que tenemos ese desafío por delante y queremos tomar la tarea.

Asegurar mecanismos a nivel nacional para efectivizar el cumplimiento de las medidas alternativas a la privación de libertad de los y las adolescentes desde una perspectiva de derechos. Allí tenemos dos metas. Una es propiciar el aumento del porcentaje de adolescentes que cumplen las medidas alternativas de privación de libertad; realizar mesas de trabajo interinstitucionales periódicas para promover las medidas no privativas de libertad, incluyendo el Poder Legislativo, el Poder Judicial, Fiscalía y la sociedad civil; realizar capacitaciones continuas al personal del Inisa y de otras instituciones que tengan como objetivo sensibilizar en el beneficio de la aplicación de las medidas no privativas de libertad, de forma de fomentarlas; promover nuevos convenios con instituciones públicas y empresas, a los efectos de dar cumplimiento a las medidas no privativas de libertad; monitorear y evaluar, en forma periódica, la efectividad de las medidas no privativas y el modelo que se viene implementando en relación a la inserción social y la reincidencia.

En Inisa se hizo, en la gestión anterior, un modelo de medidas no privativas, que es al que apuntamos y el que queremos llevar adelante a nivel de todo el país.

La segunda meta es alcanzar la atención nacional de los adolescentes con medidas no privativas; crear centros regionales de Inisa en todo el territorio nacional, a los efectos de tener cobertura en todo el país para la aplicación de las medidas no privativas; generar acuerdos interinstitucionales para utilizar las oficinas y centros regionales existentes -obviamente también en red con los diferentes organismos e instituciones del Estado como el INAU, el Mides y las intendencias- ; firmar nuevos convenios con organizaciones de la sociedad civil para dar cobertura a todo el país con las medidas no privativas de libertad; mesas de trabajo interinstitucionales periódicas para promover las medidas no privativas. Ya hay una mesa formada que la integra Unicef y los diferentes poderes, el Poder Judicial, representantes de la Fiscalía, organización social e Inisa, y se está avanzando en ese sentido. La idea es, vuelvo a repetir, concretarlo para esta Administración.

La tercera son acciones transversales: asegurar las acciones necesarias para garantizar el componente socioeducativo de las medidas, promoviendo la inserción social de los y las adolescentes, fortaleciendo procesos en las áreas comunitaria, familiar, educativa, psicosocial, salud, laboral y vivienda. Allí nos pusimos tres grandes metas.

La primera es el aumento del promedio de horas diarias de actividad socioeducativas de los adolescentes. Esto es aplicable a las medidas privativas y a las no privativas. Las líneas de acción son construir y reparar canchas y espacios deportivos, así como aulas y lugares para talleres; crear espacios multiuso, donde se puedan compartir diferentes instancias. Allí tendremos que invertir en materiales y herramientas para talleres y para educación.

La segunda meta es aumentar la cantidad de adolescentes que participan de las propuestas laborales.

Completar las vacantes que corresponden a becas laborales vigentes; firmar nuevos convenios con empresas, instituciones y sindicatos, para aumentar los cupos y/o generar nuevos convenios con el objetivo de que más adolescentes puedan obtener una beca laboral. Esto es fundamental para tener, cuando llega la hora de egresar del sistema, las herramientas necesarias para poder sostenerse en la vida y sostenerse en el egreso.

La tercera meta es aumentar el porcentaje de adolescentes privados de libertad que se insertan en la educación formal.

Fortalecer el convenio con el INJU, Área Conflicto con la Ley; con el INAU (Bitácora), a los efectos de realizar un mayor seguimiento de las trayectorias educativas de los y las adolescentes que pasaron por el proceso en Inisa. Necesitamos, acá, mucho del apoyo del INAU.

Generar un convenio de trabajo con Secundaria, UTU y ANEP, con la misma finalidad: la continuidad educativa de los jóvenes.

Aumentar el porcentaje de adolescentes que participa de actividades o de perspectiva de género. En el Inisa está en el organigrama el área de género y en esta Administración se consolidó, así que hoy tenemos un equipo que está trabajando en esta área tan importante, tanto para los jóvenes como para los funcionarios. En este sentido, la meta es generar instancias de capacitación para las y los funcionarios, sobre la perspectiva de género y cómo incorporarla al trabajo diario con los y las adolescentes. Nosotros agregamos, además, en el tema de género también en este nuevo departamento, el área de no discriminación.

Generar talleres y actividades con las y los adolescentes, relacionados a distintos ejes: derechos de la salud sexual y reproductiva; relacionamiento y prevención de las violencias; roles asignados y masculinidades.

Crear más espacios de disfrute, educación, deporte y actividades en general mixtas, que incluyan adolescentes varones y mujeres.

La cuarta gran línea estratégica es promover la capacitación continua del personal, estableciendo líneas de formación acordes a las funciones específicas y a los objetivos sustantivos del instituto. Allí tenemos metas, como el aumento del porcentaje de funcionarios y funcionarias que se capaciten en el desempeño de su función específica. Es muy importante la idoneidad en cada una de las áreas y también para el funcionamiento del Inisa, y en ese camino estamos.

Capacitar en forma continua a todos los funcionarios y funcionarias de la Institución en el desarrollo de sus tareas; generar instancias de autocuidado y cuidado de equipo, a efectos de brindarles a los y las funcionarias determinadas herramientas para prevenir, por ejemplo, el *burn out* y las situaciones de estrés por el ámbito laboral; capacitación en género también.

La segunda meta es aumentar el porcentaje de funcionarios que se capacitan en salud ocupacional desde una perspectiva de género; crear el equipo de trabajo del área de género y capacitarlo con el objetivo de promover la incorporación de la perspectiva de género a la interna del organismo; incorporar los sellos Calidad con Equidad, y Cuidando con Equidad de Inmujeres en el Inisa; realizar talleres y actividades con funcionarios del Inisa a los efectos de incorporar la perspectiva de género en las políticas del Instituto, las relaciones entre los funcionarios y las funcionarias y las prácticas cotidianas.

Ahora pasamos a contarles y a compartir con ustedes, a través del PPT que estamos compartiendo en la pantalla, las principales acciones de la gestión.

Desde el mes de mayo de 2020, se conformó el Comité de Contingencia Covid, siendo un articulador y ejecutor de los lineamientos que dispone el Ministerio de Salud Pública, representado por referentes de todas las áreas, funcionando a través de encuentros semanales que se han cumplido con la mayor celeridad, y hemos tenido los mejores logros. Es de destacar su alcance como comité controlador de las diferentes actividades del sistema. Asumimos en medio de una pandemia, y este Comité ha sido la línea directa para el trabajo continuo que hemos realizado para el manejo de la pandemia en los trece centros del Inisa. En el primer año no tuvimos ningún joven con covid, y eso es para destacar. Esto es también por el trabajo y el compromiso de todos los funcionarios con el seguimiento de este Comité, que ha trabajado duramente durante el 2020 y 2021, y que aún continúa con un trabajo muy profesional y muy comprometido de los funcionarios de las diferentes áreas que integran este comité.

Proyecto de capacitación a funcionarios de trato directo y seguridad. Como vieron en todos los objetivos y en varias metas, tenemos como línea la capacitación y la idoneidad de los funcionarios del Inisa en las diferentes áreas. Entendemos que los recursos humanos de cualquier institución, pública o privada, son el motor y lo más valioso que tenemos para poder cumplir con los objetivos de forma eficaz y eficiente.

El primer programa que se crea en esta Administración es el Programa Cuidar a los que Cuidan. Así lo hemos denominado. La prioridad es la formación del personal de trato directo. Ellos son el modelo de adulto mayor más cercano que tienen los jóvenes; decidimos empezar por los funcionarios, que son unos setecientos que están en permanente contacto con nuestros jóvenes; son los que comparten las diferentes actividades, las cotidianas, los acompañan a hacer deporte, a los juzgados. Ellos son una pieza fundamental para que podamos llevar adelante las medidas socio- educativas como pretendemos. De su aptitud personal y capacidad profesional dependerá la buena ejecución de los componentes y programas que se llevan a cabo en el Inisa, con el fin de mejorar la protección y la convivencia a través de la mejora de los estándares. Tenemos la convicción de que la función socio- educativa constituye un servicio social de gran importancia.

Estos funcionarios no son solo importantes para el Inisa, sino para toda la sociedad uruguaya. Son la herramienta que tenemos a través de la cual se trasmiten valores, hábitos; tienen un vínculo tan cercano con los jóvenes que constituyen una pieza fundamental para el Instituto.

Tenemos otra línea de capacitación que la estamos consolidando en el 2021, pero que se inició en el 2020, que es el proyecto de capacitación a través de la red de academias penitenciarias con el apoyo de cooperación internacional, a través del programa el Pacto (Programa de Asistencia contra el Crimen Transnacional Organizado). Se nos ofrece el asesoramiento técnico y se pone en funcionamiento una academia de formación propia. Seremos parte de la red de academias penitenciarias. Esto nos posiciona en un lugar destacado con la especificidad en la materia penal juvenil que nos ocupa como institución especializada.

Se creó y se pone en marcha algo muy importante, que es el Departamento de Auditoría Interna. Junto con el Departamento de Género, el Departamento de Auditoría Interna no estaba consolidado en el Inisa; estaban en el organigrama inicial del Instituto, pero no se habían creado y no estaban en funcionamiento. Hoy tenemos ya en marcha nuestra primera auditoría interna. Hoy está funcionando y trabajando hacia el objetivo

necesario y fundamental que es ordenar la institución para poder crear los protocolos y los procedimientos adecuados y así garantizar una gestión transparente y eficaz.

Como decía recién, creamos el Área de Género y No Discriminación. Una de las novedades más importantes de la gestión es que hemos puesto en marcha esta Área y desde allí se está formulando un proyecto transversal a toda la Institución, dirigido tanto a los jóvenes como a los funcionarios. La promoción de políticas y acciones no discriminatorias con un enfoque intersectorial, como forma de abordar las distintas dimensiones que se hacen a la construcción de las identidades, son claves para la inclusión social de los y las adolescentes como sujetos de derecho.

El deporte como línea estratégica de desarrollo físico y psicológico para los jóvenes ha sido en esta pandemia una de las herramientas más importantes que hemos tenido. Se nombró un referente deportivo en cada centro para que las actividades deportivas se integren a los cotidianos con el objetivo de bajar las horas de encierro, así como incentivar las actividades al aire libre.

Los jóvenes en el Inisa tienen la posibilidad de hacer primaria, secundaria; hemos incorporado la UTU, talleres Don Bosco y también el deporte, pues lo consideramos imprescindible en esta etapa de la adolescencia, de muchos cambios, tanto físicos, psicológicos como emocionales, y en esta pandemia, que todos hemos vivido, ha sido fundamental para su desarrollo, su salud mental y física. Practicar deporte, como un hábito, diariamente, nos parece fundamental. Eso está funcionando ya en el Inisa y es una realidad. A través del deporte, se logran trasmitir valores, respetar el cumplimiento de las reglas del juego, mejorar la tolerancia a la frustración cuando se pierde, pertenecer a un equipo, bajar tensiones y sentirse mejor tanto física como mentalmente. Un pilar fundamental para el sano desarrollo de los adolescentes que están en el sistema ha sido incorporar el deporte con un referente deportivo en cada centro.

Como les decía recién, se incorporó la UTU y los talleres Don Bosco; para dar herramientas al egreso del sistema, es muy importante capacitar en cursos técnicos con mayor salida laboral. Por primera vez, la UTU ingresa al Inisa ofreciendo educación técnica y tecnológica de nivel medio y terciario y formación profesional básica y superior, dando oportunidad a los diferentes jóvenes. Incluso, si inician los cursos en el Inisa y egresan del sistema pueden continuarlos en su lugar de origen, en su barrio o en su departamento, si el joven es del interior.

Hemos sumado también los talleres Don Bosco. Hace pocos días, estábamos en los talleres. Conseguimos diez cupos para el curso de mecánica en motores de gasolina. No saben la adhesión que tuvo este curso. Fue un éxito rotundo entre los jóvenes cuando les anunciamos que teníamos esta posibilidad. En este caso, era solo para diez jóvenes, pero hay una lista en espera. ¡Ojalá que podamos repetir la experiencia con Don Bosco y puedan sumarse más a esta posibilidad! Sabemos que talleres Don Bosco tiene un prestigio muy grande en el país en cuanto a la preparación que brinda, también a la infraestructura que tiene. No solamente los prepara desde el punto de vista técnico, sino también en hábitos y ciudadanía en general, valores, etcétera.

En este año y poco que hace que estamos en el Inisa, se creó el Espacio de Tratamiento Transitorio Integral para aquellos casos de adolescentes que lo requieran, a los efectos de mejorar la calidad de las medidas socio- educativas del sistema. La derivación de aquellos adolescentes privados de libertad que ingresen al ETTI -así lo determinamos con la sigla- está determinada por un equipo multidisciplinario especialmente integrado para este espacio. En ningún caso se trata de ingresos permanentes, sino que la llegada de un adolescente a este espacio es en principio por un máximo de noventa días, pudiendo a dicho término ser extendido por otro plazo igual si

su situación así lo amerita y lo avalara el equipo multidisciplinario que lleva adelante el espacio mediante un informe correspondiente.

La idea es poder trabajar de forma multidisciplinaria y quizá más intensiva en aquellos jóvenes que más lo necesitan, que no se suman en su centro de permanencia a las diferentes actividades o tiene conflictos. En fin, es un espacio que nos ha dado mucho resultado y que viene funcionando muy bien; justamente mañana cumple seis meses.

Se puso en funcionamiento la Unidad de Consumo Problemático. Cuando llegamos al Inisa, el consumo problemático era atendido solamente en los centros de Montevideo, que son cinco, a través de una organización de la sociedad civil. Todos los centros de Colonia Berro, incluido el que tenemos en la ciudad de Minas, Lavalleja no estaban atendidos, por lo que nos pareció una inequidad importante y una falta desde el Estado atender a unos sí y a otros no.

Entendimos que antes había habido una unidad de consumo problemático por lo que el directorio decidió volver a establecerlo, y hoy podemos decir que la Unidad de Consumo Problemático está funcionando en Colonia Berro, en la zona de salud que tenemos allí hay una oficina. A la cabeza de este equipo se puso a una psicóloga y a un equipo de operadores terapéuticos que la acompaña. Se hizo un llamado interno porque sabíamos que había funcionarios que tenían la especificidad dentro del Inisa, así que le dimos la oportunidad a esos funcionarios que ya tenían algún curso como operador terapéutico o experiencia en consumo problemático y los sumamos al equipo que hoy gracias a Dios ya está funcionando y atendiendo a los jóvenes tanto de Colonia Berro, que son siete centros como al centro de la ciudad de Minas.

Como les decía al comienzo, el Inisa es una institución muy nueva. O sea, que al mismo tiempo que la estamos conformando, vamos avanzando y gestionando.

También se está avanzando en un sistema de gestión carcelaria, y esto sí va a ser muy importante. Hoy en día los datos que se obtienen de los diferentes centros o de las diferentes áreas, se hace de forma muy artesanal, no hay un sistema que los ordene, unifique y sistematice. Creo que con la consolidación del Sistema de Gestión Carcelaria que gentilmente nos está cediendo el Ministerio del Interior, va a ayudarnos a tener información desde el día que el joven ingresa hasta el día que egresa, y pasando por las diferentes áreas; así podremos tener todo su historial en un mismo sistema que sistematice los datos y que sepamos todos desde que ingresa de dónde viene ese joven, qué estudios tiene, cuál es su estado de salud, si tiene consumo, si pertenece su familia también al ámbito delictivo. En fin, vamos a poder tener un montón de información y a partir del momento que ingresa al sistema saber por dónde ingresó, por qué centros pasó, qué atención tuvo. Se podrá acceder desde las diferentes áreas, tanto para completar el sistema y poder tener los datos del observatorio en forma fehaciente y sistematizada. Lograr ordenarnos en ese sentido, con ese sistema será un antes y un después, que por lo que me ha dicho el equipo que está trabajando en ello, ya a fin de año estaría instalado en el Inisa. Así que eso va a ser algo bastante revolucionario para la institución.

Se avanzó sobre la propuesta de la implementación de este nuevo proyecto que incorpora el sistema informático de gestión para el Inisa, del Ministerio del Interior. Este sistema se centrará en la gestión de la información, como les decía recién, y los procesos relativos al tránsito de adolescentes por el Inisa, comprendiendo ingresos, derivaciones, actividades desarrolladas por el adolescente, salidas transitorias, licencias, traslados, atención en salud, salidas no autorizadas, sustitución de medidas, información judicial, egresos, indicadores, entre otros aspectos.

En este tiempo hemos hecho énfasis en la importancia de la interinstitucionalidad y de alianzas estratégicas, tanto con organismos, instituciones estatales así como con empresas públicas, organizaciones sociales o la comunidad en general. Nos parece que es fundamental que el Inisa se apoye en todas estas instituciones y podamos generar una red, porque el tema de la adolescencia en conflicto con la ley penal tenemos que abordarlo todos juntos. Así, la tarea es mucho más fácil y podemos ser más eficientes en reinsertar a estos jóvenes a la comunidad en el convencimiento y mediante la concientización de parte de ellos -esa es nuestra tarea- de que el delito no es un camino válido y que van a volver a la comunidad como ciudadanos de bien.

En esta presentación tenemos un listado de la cantidad de instituciones con las que en este tiempo hemos conveniado o avanzado en diferentes actividades. Algunas de ellas son: Auditoría Interna de la Nación, Unidad Agroalimentaria, CTP UTU, Ancap, Dinali, la Institución Nacional de Derechos Humanos y Defensoría del Pueblo, Club Atlético Progreso, Federación Uruguaya de Boxeo, Facultad de Ciencias Sociales, Programa de Educación para la Paz, Animales sin hogar, Fundación Otoño, Intendencia de Lavalleja.

Están en curso convenios con el Ministerio del Interior, Inefop, Ministerio de Defensa Nacional, Municipio CH, Poder Judicial, Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial y otros.

Se ha puesto énfasis en el relacionamiento con el Mides, Ministerio de Salud Pública, ASSE -sin duda nos han apoyado y respaldado con todo lo que ha sido la pandemia-, Ministerio de Educación y Cultura, Ministerio de Transporte y Obras Públicas con el que estamos llevando adelante varias obras edilicias; la Junta Nacional de Drogas, Ministerio de Relaciones Exteriores, Secretaría de Deporte, Auditoría Interna de la Nación, Institución Nacional de Derechos Humanos y Defensoría del Pueblo, Organización Mundial contra la Tortura, participación en el Consejo Nacional Consultivo Honorario para la Infancia y Adolescencia, Secundaria, Sinae, INJU, Ministerio de Ganadería Agricultura y Pesca. En fin. Además, con diferentes organizaciones sociales como Banco República, Unión de Rugby del Uruguay, Udelar, Fútbol femenino Programa Picaditos, otros organismos, instituciones, embajadas y empresas tanto públicas como privadas.

Asimismo cabe destacar la relación con los mecanismos de control nacionales e internacionales.

En cuanto a otras actividades que hemos logrado en este período para poder cumplir en el quinquenio con los objetivos planteados, con las líneas estratégicas que este Directorio se ha planteado para los cinco años de gobierno, hemos desarrollado talleres para la mejora de condiciones socio personales de mujeres privadas de libertad y su posterior reinserción social con la Asociación Otoño; talleres sobre abordaje psicoemocional en los Centros, Casa Bertolt Brecht. Se amplía la equinoterapia a todos los jóvenes del sistema. En uno de los centros de Colonia Berro tenemos un proyecto muy lindo de equinoterapia. Ustedes saben todas las bondades que genera el vínculo con el caballo. Esta propuesta la vamos a hacer extensiva a todos los centros de Berro.

Se prevé la mejora del sistema control en seguridad con la incorporación de drones; plan piloto de revisoría en centro de mayores de dieciocho en Colonia Berro.

Ustedes saben que en la Colonia Berro las revisorías funcionan solamente los días de visita: jueves, viernes, sábado y domingo. El resto de los días no hay revisorías. En los centros de Montevideo sí funcionan a diario.

En cuanto a la infraestructura, es fundamental para que podamos desarrollar las medidas socioeducativas de la mejor manera. Tener espacios dignos, limpios, sin

humedades, sin agua es lo mínimo que podemos pretender. Nosotros asumimos exactamente hace un año y poco; recuerdo el invierno pasado visitar el CIAM un día que llovía, y se inundó completamente. Los módulos estaban llenos de agua, los championes flotaban en las piezas, los funcionarios que estaban allí con sus estufas... La verdad era una situación muy complicada. Gracias a Dios hoy, por el trabajo que hemos hecho, por el convenio con el Ministerio de Transporte, las obras están bastante avanzadas.

En las fotos que estamos compartiendo en pantalla, pueden visualizar lo que les digo, cómo estaban las instalaciones del CIAM. Este centro está ubicado en la calle Belloni y General Flores. Muchos de los centros no cumplen con los requisitos mínimos para poder ejecutar las medidas socioeducativas como es debido y, mucho menos, para poder garantizar los derechos de los jóvenes que deben permanecer en el sistema. Estamos allí con esas obras. Inclusive, cabe señalar que en este centro se dio algo muy lindo: los jóvenes se sumaron, por ejemplo, a esa instancia de pintura, que podemos observar en la diapositiva. Han dejado hermosos los diferentes módulos y ya lo usamos como una instancia de medida a aplicar porque al ser ellos mismos quienes cuidan sus espacios, es más difícil que después los quieran ensuciar, entonces, los van a cuidar. Cada lata de pintura que les damos es para que compartan en alguna jornada de fin de semana, sobre todo, los días que hay sol y así poder mejorar sus espacios. Eso también se aprovechó en esta instancia de mejoras edilicias.

En esta otra diapositiva podemos ver los luminarios que llevan policarbonato porque, obviamente, no se puede usar vidrio. Por ahí se filtraba agua y, también, por los techos, como fuera. Ahí están todos nuevos y, además, se impermeabilizaron todos los techos de este centro. Se están haciendo las veredas; todavía estamos en obra pero ya se pueden apreciar las mejoras que estamos teniendo.

Resulta imprescindible, sin duda, la reparación de estos locales para dar una permanencia digna a estos jóvenes que significan una demanda permanente por tratarse de perfiles con problemática severa de relacionamiento e, incluso, de incorporarse a propuestas socioeducativas. La infraestructura juega en todo esto un rol preponderante que repercute en los procesos de trabajo que se deben llevar adelante en las medidas.

A más de un año de iniciada la nueva gestión, ya se han comenzado a visualizar mejoras edilicias, como se puede apreciar en lo que recién mostrábamos en el centro CIAM de General Flores y Aparicio Saravia, que es donde están los cautelares, que es lo que estamos viendo ahora. También estamos en obras en el centro Cufré, en el centro femenino donde se hicieron a nuevo los baños -en la diapositiva se los puede observar- y se acondicionaron, también, algunos espacios multiuso. Ahí están las fotos del antes y del después para que los legisladores puedan apreciar los reales cambios que hoy tenemos en el Inisa que han sido una prioridad y una preocupación en este tiempo.

Por supuesto que se planifica continuar recuperando la infraestructura de los diferentes centros del Inisa a través de los convenios que tenemos con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, con Mevir y con Dinali.

En cuanto al gimnasio del CIAM, se está haciendo a nuevo. Es un gimnasio muy lindo, muy amplio y luminoso. En la diapositiva se observan las obras actuales; esas fotos se tomaron en el día de ayer. Se está acondicionando un gimnasio que tiene unos vestuarios muy aprovechables, que estaban abandonados. Siempre tenemos la esperanza de que cuando termine esta pandemia poder volver a hacer campeonatos inter centros; los jóvenes están esperando ansiosamente compartir esas instancias que, lamentablemente, se perdieron. También en invierno van a poder seguir haciendo deporte los días de lluvia en este gimnasio que, realmente, es un orgullo para esta administración.

En cuanto a lo que tenemos planificado para el resto del tiempo, es lo siguiente: consolidación de la academia penitenciaria que va a tener la especificidad de preparar a todos los educadores como les llamamos o personal de trato directo, en lo que es su función, en la idoneidad de la tarea que realizan; continuar con la formación de calidad y permanente para trabajadores de trato directo; fortalecer el convenio con cooperación internacional a través del Paccto, Programa de Asistencia Contra el Crimen Trasnacional Organizado y, también, capacitación en otras áreas. Queremos capacitar a todos los funcionarios del Inisa. Justamente, en estos días va a comenzar el curso brindado por la Oficina Nacional del Servicio Civil para directores de centros de privación de libertad. Se trata de un curso de liderazgo de equipos. Todos aquellos funcionarios directores con equipo a cargo van a comenzar a prepararse con este curso que brinda la Oficina Nacional del Servicio Civil, por supuesto que a muy poco costo.

Asimismo, tenemos un proyecto de capacitación para mandos medios en motivación comunicacional, organizacional y autoliderazgo con la Fundación Fryshuset de Suecia. Este será un curso virtual. El tema de la comunicación es fundamental y en el Inisa es bastante complejo; esperamos mejorar el tema de la comunicación y que todas las áreas hagan sinergia. Siempre que hablo con los funcionarios les digo que cada una de las áreas son engranajes de este gran motor y que cuanta más sinergia tengan, es más comunicación y más trabajo en equipo lo que nos permitirá avanzar más rápida y eficazmente.

Por otro lado, se apunta a consolidar las mejoras edilicias en varios centros que, también, está en el planificado. Además, vamos a seguir trabajando en el centro de ingreso, en el centro de mujeres y en el centro de mayores de 18 años donde hay grandes cambios. Hemos hecho una planificación con la Dirección de Arquitectura que tiene en cuenta a varios centros del sistema como, por ejemplo, Nuevo Rumbo de Minas, el centro Preegreso, la rehabilitación del Centro Del Hornero que estaba abandonado en Colonia Berro, que tiene grandes posibilidades de ser recuperado, y este directorio tiene mucha intención de recuperarlo, repito, a través de los convenios con Dinali, Mevir y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Como decía al comienzo, en la gestión anterior se hizo un modelo para las medidas no privativas, y hacia allí es donde apuntamos por lo que la idea es contar con otro modelo, diseñarlo en este tiempo, que unifique el funcionamiento de los modelos de los centros de privación de libertad. Este proyecto busca diseñar un modelo general e integral de atención para los centros de adolescentes privados de libertad. Se torna importante contar con un modelo de gestión unificado y ordenado como paradigma para todos los centros del sistema, bajo una misma línea clara para un buen funcionamiento de la institución. El objetivo de esta estrategia es lograr un modelo de centro para la privación de libertad, diseñado en forma participativa y disponible para las políticas de jóvenes privados de libertad. Cada uno de los centros de Inisa tiene su perfil: tenemos los centros donde están los más chicos de 13 años a 15 años, el centro femenino, centros de máxima seguridad pero, queremos tener unificados, por ejemplo, los cotidianos y los diferentes perfiles que deben tener cada centro y el funcionamiento que debe respetar cada centro a fin de sistematizar de alguna forma todos los centros en un solo modelo, más allá de que cada uno después tenga su perfil. Hay centros más abiertos, otros, más cerrados y eso se va a respetar. Tener una guía es una forma de ordenarnos.

Se entiende que esto mejorará las condiciones de promoción y atención de los adolescentes y los jóvenes que se encuentran privados de libertad desde una perspectiva de derechos. Asimismo, queremos incorporar el sistema de gestión carcelaria, llevar adelante la unificación integral de todos los datos e información de los jóvenes desde que ingresan al sistema. Tendremos indicadores estadísticos contrastados que puedan

solventar la elección de un método o mecanismo determinado para definir las políticas a seguir, valorar la importancia de la recopilación, análisis y difusión de datos estadísticos para prevenir y gestionar la información dentro de los sistemas de responsabilidad penal adolescente. Esto facilitará la observación que, con el registro de patrones de conductas estructurales, se pueden reconocer con más precisión, instituciones, situaciones o agentes que, con un modelo claro y eficiente, se orientarán los recursos disponibles hacia los objetivos del Inisa. Siempre digo que lo que no se mide, no existe. Así que, con esta herramienta, vamos a poder empezar a medir y a pensar en política de acuerdo a los datos que se releven y sistematicen en este sistema de gestión carcelaria.

Seguiremos, por supuesto, con el acompañamiento y apoyo permanente que hasta ahora hemos tenido de ASSE. Pensamos avanzar en ese sentido, en cuanto a la salud integral del Inisa. Vamos a aprovechar este especio que se ha generado, de vínculo y de cercanía, con el equipo de la dirección de salud de Niñez y Adolescencia. Incluso, con la dirección de Salud y con las directoras tuvimos varias reuniones, tanto con ASSE como con la dirección de salud de Niñez y Adolescencia. A la mayoría de los adolescentes del Inisa les corresponde atender su salud en ASSE. Estamos avanzando en ese sentido.

Tenemos un muy lindo proyecto, que también se está iniciando en estos días. Tenemos amplias expectativas de que será un éxito. Vamos a profundizar la alianza con el proyecto Sembrando huertas. Mediante este programa hemos generado Nuestra huerta, en Colonia Berro, para todos los jóvenes del sistema. Tuvimos la visita de la primera dama, Lorena Ponce de León. Con el equipo de Colonia Berro y las directoras se buscó un espacio en el que pudiera llevarse a cabo. Hoy tenemos un invernáculo para todos los jóvenes del sistema, porque no es solo para los que están en la Colonia Berro. Se realizó allí, obviamente, por el espacio, por el verde y porque está en el campo. Tenemos muchos lugares disponibles y se eligió este. En las imágenes que se están proyectando pueden ver el proceso de construcción. Cuando llegaban los camiones con las maderas, los propios jóvenes participaban y ayudaban a bajarlas para luego armar el invernáculo donde se va a comenzar este hermoso proyecto. Aquí van a estar en contacto con la naturaleza. También podrán acercarse a la alimentación saludable. Este proyecto es bastante amplio; abarca medio ambiente, compostaje. Además, es muy ambicioso, porque no solo se trata de que allí plantarán lo que luego cosecharán y llevarán a su mesa, sino que tiene un montón de otros valores.

Algo muy importante, que nos tomó de sorpresa en el Inisa, fue la situación de la conectividad en la Colonia Berro. Para los que no lo saben, en Berro la conectividad es bastante dificultosa. En algunos centros no hay chance de acceder a internet. A través de un convenio que se está haciendo con Antel, vamos a otorgar solución wifi en toda la Colonia Berro, más la ampliación del ancho de banda, con doce servicios Vera wifi 60/30. Esto es fundamental para todos los jóvenes que hoy en día se comunican a través de plataformas para las diferentes actividades y para el vínculo con sus familias. Durante la pandemia ha sido algo imprescindible, y se nos ha dificultado mucho, a pesar de los esfuerzos realizados para que todos pudieran tener esa posibilidad. Con esta nueva solución, entiendo, que estaremos brindándoles otras oportunidades a los adolescentes.

El sábado pasado egresó del sistema un joven que estaba cursando Comunicación en la Udelar. A través de la plataforma, pudo estudiar en este año. Le conseguimos una *notebook* para que se llevara a su casa y pudiera seguir. Estas son las historias positivas que tiene el Inisa.

Poder contar con conectividad en la Colonia Berro resulta clave para la comunicación de los adolescentes con los familiares, para la educación formal y para las audiencias judiciales vía zoom.

También vamos a utilizar el convenio de INJU Avanza. Es un programa nuevo de INJU, de apoyo al egreso. Es fundamental que INJU haga el seguimiento. Las competencias del Inisa terminan cuando el joven sale del Instituto; no se lo puede monitorear ni hacer ningún tipo de seguimiento. En ese momento, INJU es quien toma cartas en el asunto y continúa con ese trabajo.

Vamos a concretar un convenio con el Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial, que está en curso. Estamos a la espera de la fecha para firmarlo con la señora ministra de Vivienda.

Seguimos planificando para el 2024. Dentro de las propuestas está la protocolización de actividades en diferentes áreas; la creación del reglamento del funcionamiento de centros en general y particular, de acuerdo con las características de cada uno; cometidos y tareas de cada una de las estructuras que componen un Centro, desde la dirección hasta el educador.

Otro asunto importante es el acuerdo que firmamos con Unicef, ya que tiene un montón de líneas a desarrollar. Hemos tenido el apoyo de esta institución desde el día cero. Una de las líneas en las que trabajaremos en conjunto con Unicef es en desarrollar un estudio de la población adolescente privada de libertad y la capacidad de respuesta de la Institución, como insumo para la planificación y el monitoreo de los avances.

Otra de las líneas es diseñar e implementar acciones programáticas que fortalezcan los planes de egreso de los y las adolescentes, incluyendo acciones orientadas a fortalecer a las familias y tejer lazos comunitarios para el sostén en el territorio. El vínculo con la familia es esencial desde el día que el joven ingresa. En Inisa nos preocupamos por tener un vínculo fuerte con esa familia, que continúe y acompañe al proceso del joven dentro del sistema, en todo momento, desde que ingresa hasta que se va. El día que se va, esa familia tiene que estar; tiene que estar comprometida y tiene que estar esperando a ese joven que va a llegar de nuevo a ese hogar. Así que para nosotros otra de las políticas importantes es el vínculo del Inisa con las familias. Es fundamental que ese vínculo no se pierda. A veces, las familias tienden a algún tipo de abandono. Si la familia no se hace presente, si no participa de las diferentes actividades a las que se las invita, nosotros las vamos a buscar. Si no es el papá o la mamá, puede ser un tutor, un vecino, un abuelo, alguien que sea referente para este joven y que pueda visitarlo; tener un vínculo cercano es fundamental para el joven y también para la familia.

Diseñar e implementar estrategias para el cuidado de la salud mental de los y las adolescentes privados de libertad es otra de las líneas de acción que nos importan en este directorio.

Queremos desarrollar acciones programáticas innovadoras que impacten positivamente en la educación de los y las adolescentes y contribuyan a brindar una imagen positiva de esta población a la opinión pública. Sabemos de la estigmatización que muchas veces tiene la sociedad hacia estos adolescentes. Tenemos la convicción de que a través de campañas -hemos hablado sobre ello con Unicef y nos va a apoyar- se puede revertir esa imagen y estigmatización, y hacer un trabajo positivo, porque en el Inisa pasan muchas cosas positivas y queremos que la población conozca esas historias, como esa que conté hace un ratito.

También queremos continuar el trabajo de Planificación Estratégica con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. Colaborar con la realización de comunicación e información pública en favor de los derechos de niños, niñas y adolescentes.

Ahora me voy a referir a las metas para el 2020. Entre ellas está la minimización del promedio de horas diarias de encierro de los adolescentes. El valor meta era 9 y el valor

alcanzado fue 6,3, en promedio. En esta meta -que es muy importante-, de horas de encierro, se logró un buen objetivo, a pesar de que por la pandemia, las actividades laborales y educativas no pudieron realizarlas fuera. Los convenios de trabajo son, sobe todo, con el Estado, donde se realizaba teletrabajo. Por lo tanto, lamentablemente, no se podían desarrollar esas actividades. Decidimos hacer otro tipo de actividades; nos paramos en el deporte y en los talleres. Tenemos talleristas internos. Actualmente tenemos, por ejemplo, barbería, gastronomía, pintura, percusión. En esos talleres y en las actividades deportivas fue en las que nos basamos mientras no tuvimos oportunidad de que pudieran salir a trabajar o continuar con sus actividades en la educación formal. Huerta; peluquería; gastronomía; cine; percusión; danza; corte y confección; arteterapia; manualidades y fotografía; ajedrez; manualidades; y, en deporte tuvimos básquetbol; rugby; taller integral de fútbol; atletismo; halterofilia; recreación: yoga, boxeo. Esas son las actividades que se llevaron a cabo en esta etapa de pandemia.

Asegurar la permanencia de los adolescentes en los centros, por supuesto que está dentro de nuestros cometidos.

En cuanto a la fugas, el valor meta era de tres. En el año 2020 hubo siete; de todas maneras, vale aclarar que cuatro fueron antes de abril de 2020 y tres fueron en esta Administración.

En cuanto a las condiciones edilicias conforme a las garantías de los derechos humanos, uno de los indicadores es el hacinamiento. Por suerte no hay hacinamiento. Los dos temas más importantes son las horas de encierro y el hacinamiento. Hoy tenemos un número bajo de jóvenes en privación de libertad; son unos doscientos ochenta, y no se tiene hacinamiento.

Otro de los cometidos era propiciar un aumento del porcentaje de adolescentes que cumplan las medidas alternativas a la privación de libertad. En este caso también pasamos la meta, que era de 75 % y alcanzamos un 91,3 %.

Otra meta es alcanzar la atención nacional de adolescentes con medidas no privativas. Esto es lo que les decía al comienzo; es un desafío para el Inisa en esta Administración poder tomar todas las medidas no privativas que aún hoy compartimos con el INAU.

Con respecto al aumento del promedio de horas diarias de actividad socioeducativa de los adolescentes, el valor meta era 1,30 y el alcanzado fue de 1,20.

En cuanto a aumentar la cantidad de adolescentes que participan de propuestas laborales, el valor meta era de setenta y el valor alcanzado fue de sesenta y seis, por las razones que recién comentaba.

Otro de los cometidos era aumentar el porcentaje de adolescentes privados de libertad que se insertan en la educación formal. El valor meta era de setenta y cuatro y el valor alcanzado fue de cuarenta y tres.

Ustedes tienen en el material del anexo que se les entregó toda esta información que estamos compartiendo ahora.

Nos propusimos un aumento del porcentaje de funcionarios y funcionarias que se capaciten en el desempeño de su función específica. Nosotros comenzamos el Programa Cuidar a los que Cuidan, y tuvimos que suspenderlo por la pandemia. El valor meta era de cuarenta y ocho, y el alcanzado fue dieciocho. En estos días está continuando este Programa Cuidar a los que Cuidan así que, gracias a Dios, vamos a poder continuar con la capacitación a los funcionarios de trato directo.

Ahora sí pasamos a lo que es netamente de rendición de cuentas.

En la pantalla se puede observar el crédito asignado, de $ 2.454.000.000; el crédito afectado, de $ 2.227.000.000; el comprometido, el mismo y el obligado, el mismo. Todo el gasto fue en base a lo planificado, y tenemos en el esquema cómo se distribuye el gasto. Como podrán ver, el 43 % del presupuesto del Inisa va para el servicio de vigilancia y custodia, que lo cubre el Ministerio del Interior; es un porcentaje alto que tenemos en ese sentido. El 13 % es de mantenimiento y limpieza. En este caso también estamos haciendo algunos cambios y algunas negociaciones con la empresa actual de limpieza para bajar el precio de la hora y ver si podemos reducir la cantidad de horas. Estamos haciendo una evaluación de situación para poder bajar ese costo. El costo de alimento para personas también es 13 %; las cuentas oficiales, 7 %; convenios, 7 %; otros gastos, 7 %; y en la torta que compartí en el PPT están los números.

La cantidad total de adolescentes únicos atendidos en el año 2020 fue de 948, y las necesidades para el 2022 es lo que compartimos ahora; se solicita un incremento de $ 60.000.000 a ser distribuidos entre varios objetos del gasto.

(Interrupción de la señora representante Bettiana Díaz Rey)

——Los recursos asignados por la Ley N° 19.924 no son suficientes para cubrir la totalidad de los gastos de funcionamiento de la institución.

Si bien se ha trabajado para bajar el gasto en aquellos objetos del gasto donde se concentra, la dificultad se presenta en que la mayor parte de estos gastos corresponden al Grupo 2 "Servicios no personales", siendo resultado de la contratación de servicios a terceros -es lo que les comentaba recién. lo que nos pasa con el Ministerio del Interior-, por lo que la posibilidad de reducir el gasto en ellos se encuentra limitada por los términos de la contratación. Sin perjuicio de que se han renegociado y establecido normativa interna, estas medidas no son suficientes para paliar el déficit presupuestal. En el caso del Grupo 1 "Bienes de consumo", se ha logrado ajustar el gasto aunque su impacto en el global no es significativo.

Se solicita también un incremento…

SEÑOR PRESIDENTE.- Disculpe, licenciada de Olivera, el articulado lo veríamos después.

SEÑORA DE OLIVERA MÉNDEZ (Rosanna).- Perfecto; es verdad.

SEÑOR PRESIDENTE.- No sé si tiene algo más que agregar sobre la exposición de motivos. De lo contrario, tendría una lista de señores diputados que van a realizar consultas.

¿Tiene algo más para agregar?

SEÑORA DE OLIVERA MÉNDEZ (Rosanna).- No.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, ahora vamos a hacer las preguntas y, después de finalizadas las preguntas y las respuestas, vamos directamente al articulado.

SEÑORA REPRESENTANTE OLIVERA PESSANO (Ana María).- Damos la bienvenida a la delegación, aunque nos saludamos de lejos.

En realidad, no hace tanto tiempo que muchos de los que estamos acá nos encontramos en la Comisión Especial de Población y Desarrollo, donde hicimos algunas preguntas. Por lo tanto, eso también nos sirve como elemento de base para analizar la rendición de cuentas y la perspectiva hacia el año que viene.

Precisamente, en aquel momento una de las preguntas y una de las preocupaciones era la relación que se estaba dando entre las personas privadas de libertad con medidas privativas de libertad y aquellos con medidas no privativas.

Primero que nada, voy a utilizar el orden que utilizó la presidenta del Inisa para hacer planteos, en primer lugar, con respecto a aquellos que están con medidas privativas de libertad. En ese sentido, una gran preocupación, sin lugar a dudas, es el tema de las horas de encierro. Recién decía la presidenta que en realidad se logró el objetivo de la disminución de las horas de encierro. El tema es que el dato que la presidenta da no nos condice con el dato que da el Observatorio del Inisa. El Observatorio del Inisa plantea un promedio de 15,2 horas de encierro y no de 9 horas de encierro. Lo digo para verificar. Es un promedio y es distinto en cada uno de los lugares. Estamos hablando de lo promedial. Pero, en todo caso, hay una diferencia entre el Observatorio y los datos que aquí se daban.

En segundo lugar, con relación a las personas privadas de libertad, tenemos otra pregunta que ha sido recurrente en la comparecencia que ha realizado el Directorio y que está vinculada con los temas de la alimentación. Ha sido una preocupación en forma permanente que hemos planteado. La presidenta planteó que efectivamente fue una de las área de recorte -o como cada uno le quiere decir- en la que tuvo que disminuir recursos -recorte le digo yo- y, por lo tanto, a nosotros nos preocupa porque, en realidad, hay un informe de la Organización Mundial Contra la Tortura, que se hizo público en el mes de junio, que habla de la mala calidad de la alimentación del Inisa.

Por otro parte, hay un tema que por un lado nos alegra y, por otro, tiene complicaciones. O sea, se ha incrementado la cantidad de adolescentes que tienen medidas no privativas de libertad. Esto es una buena noticia, por un lado. Es decir, continuar disminuyendo era una gran preocupación que teníamos a la hora de discusión, el año pasado, del presupuesto, pero esta situación genera una nueva preocupación, es decir, con qué personal se va a atender este incremento de las medidas no privativas de libertad. Nos parece que esto es importante.

Sabemos que hay algunos casos en los que esta atención aún sigue siendo competencia de INAU; no es que se me escape este hecho, pero en algún momento hay que culminar el divorcio. Por lo tanto, es imprescindible que se aborde este tema, lo que implica tener mayores recursos para convenios o personal profesional capacitado para hacerlo, si esto sigue siendo una tendencia, que es muy buena y, sobre todo, en el interior del país, donde los jueces están dictaminando medidas no privativas de libertad, cumpliendo el principio de la Convención y del Código que establecen que la privación de libertad sea la última medida en el caso de los adolescentes.

Por otro lado, aquí se hablaba recién de las medidas de apoyo al egreso. Al respecto, recién dijo la presidenta que se estaba acordando con el INJU. En realidad, nos gustaría que diera algunos detalles más. La información que nosotros teníamos era que no se estaba procesando este trabajo de acompañamiento, que no es en el momento que sale, sino que, por lo menos en el convenio que existía con INJU y con Jóvenes en Red en particular, hacía a los seis últimos meses de la posibilidad de salida del joven. Es decir, se generaban convenios de inclusión laboral para la salida, en los últimos meses. Se logró que en algunas instituciones -por ejemplo, en la Junta Departamental; acá pueden dar fe- que ese joven a la hora del egreso pudiera permanecer en esa salida laboral; o sea, en todos estos caminos que se fueron encontrando de convenios diversos. Recuerdo uno -se lo he mencionado varias veces al equipo del Directorio- que es bien importante porque también incluía -valga la redundancia- la inclusión laboral que era con lo que antes se llamaba Hípica Rioplatense y ahora se llama Codere, con los hipódromos

donde había, tanto jóvenes que no estudiaban ni trabajaban, que eran acompañados por Jóvenes en Red, como adolescentes que estaban en proceso de posibilidad de egreso desde el Inisa. Y en este caso, Codere habilitaba a que un 20 % de quienes habían participado del convenio después desarrollaran una experiencia laboral en el propio hipódromo. Y había también una experiencia de una inclusión no solo en Maroñas, sino que habían quedado trabajando en el hipódromo de Las Piedras. Digo esto como elemento.

Entonces, me gustaría saber cuál es la política de convenio tanto con las instituciones públicas, en el que, insisto, Jóvenes en Red como programa de INJU -usted ahora decía, presidenta, que era con otro programa-, se hacía ese acompañamiento de la salida previo y la posibilidad de la inclusión *a posteriori*.

Y había una experiencia planteada -que no sé si continuó- con un acuerdo y resolución con el Ministerio de Vivienda también de posibilidad de una vivienda.

Por otro lado -y esto es algo que he planteado varias veces-, en varios temas vinculados con las políticas sociales es imprescindible tener un espacio de reflexión y construcción que va más allá siempre de la propia institución. En este caso, el Parlamento votó la creación de una comisión intergubernamental, una comisión en la que, además de Ministerios concernidos con el tema de la educación, con el tema de la salud, con los temas vinculados al conjunto de las políticas sociales que hacen también al vínculo con la familia, participaban Unicef y Derechos Humanos de Naciones Unidas como presencia permanente, más la representación de Anong. Esto permitía hacer mensualmente una valoración, una evaluación, tanto desde adentro como desde afuera -era casi una rendición de cuentas mensual- y habíamos conversado la posibilidad de que esta manera de funcionamiento se reiniciara.

Aquí estaba planteada la necesidad de abordar de forma institucional e intersectorial los problemas de los adolescentes en conflicto con la ley y esta comisión que, insisto, era intergubernamental con participación de la sociedad civil y de la instancia de Unicef, fundamentalmente, era sustantiva. Era tan sustantiva que, además, de allí salían a veces recursos extrapresupuestales que siempre son tan importantes. De allí salieron recursos extrapresupuestales vinculados con el tema de la informatización del Inisa en ese proceso de ir tratando de construir la nueva institucionalidad.

Por otra parte -disculpen que esté siendo tan extensa; me quedan dos temas nada más; no se asusten-, aquí recién también la presidenta planteó el tema de ASSE. Este fue un planteo que hicimos en el presupuesto nacional y que desde aquí, desde la Comisión de Presupuesto, abordamos tanto para INAU como para Inisa. Me refiero a la asunción por parte de ASSE de los temas de la política sanitaria porque era muy importante -no sé si sigue siéndolo- el área de salud en el Inisa, y todos entendemos que hay una responsabilidad que tiene que asumirse desde el efector público, más allá de que siempre supimos que había un conjunto de adolescentes que podían tener derecho a atención privada. En algún momento llegó a ser un 25% de los privados de libertad que tenían ese derecho.

Desde este lugar seguimos con gran preocupación -se la planteamos a ASSE el otro día en su comparecencia; se la planteamos a INAU; se la planteamos a ustedes- que es el abordaje de la salud mental y de las adicciones como un tema de gran importancia. Queremos saber si hemos logrado avanzar en esta área, es decir, con ASSE. Es importante saber con qué recursos contamos, porque estos también son todos componentes que hacen al egreso.

Hoy me estaban preguntando por el tema vinculado con las personas en situación de calle y yo decía que la institucionalización de las personas está entre los orígenes de muchas de las personas que están en situación de calle y una buena parte de los datos que conozco hasta el año 2019 habían tenido procesos de institucionalización en INAU, en Inisa o procesos de internación prolongados en etapas de crisis en instituciones de salud mental.

Por último, yo hice una pregunta la última vez que nos encontramos, vinculada con el tema del concurso que se realizó. La vez que nos encontramos no había tenido aún la respuesta al pedido de informes, pero ya la recibí. En realidad, considero -no tienen por qué compartir lo que estoy diciendo- que es incongruente el por qué no se puso una exigencia mayor con relación al tema del nivel educativo que se pedía para la atención. Creo que es sustantiva la tarea de ir profesionalizando cada vez más, y si bien hay toda una explicación en cuanto a que nadie enseña, a que no hay ningún lugar que enseñe a ser educador específicamente para el Inisa -básicamente, estas son las palabras que expresa la respuesta al pedido de informes-, tiene que haber una base mínima para poder asumir esa responsabilidad y capacitarse *a posteriori* en la institución.

Por lo tanto, quería señalar que más allá de eso voy a hacer -en todo caso por escrito, además- una nota vinculada con este tema en relación a la respuesta que recibí al pedido de informes.

Por el momento es todo lo que tengo para preguntar.

Muchas gracias.

SEÑORA REPRESENTANTE DÍAZ REY (Bettiana).- Me sumo a las palabras de bienvenida a la delegación que daba la diputada Olivera.

Ha pasado casi un año desde la última vez que vino Inisa a esta Comisión. Yo más temprano estuve revisando las versiones taquigráficas del presupuesto nacional, porque bien saben las autoridades del Inisa que lo que se dice acá no es que quede escrito en piedra, pero es un documento al que mucha gente accede.

Yo voy a empezar preguntando lo que me faltó saber del año 2020 en esta rendición de cuentas porque -bueno; está bien- se centró en algunos ejes. Yo al principio pensé que no había cumplimiento de metas. Después, al final, se relató el cumplimiento de metas. Me llamó mucho la atención el cambio en el informe, porque como yo sí integro la Comisión nos habían hecho llegar el 21 de julio -en aquella espera muy larga- una presentación, y justo la parte que está totalmente cambiada es la que refiere al cumplimiento de metas. Me gustaría saber, específicamente, por qué se cambió el cumplimiento de metas en la presentación del mes de julio del año 2021, en una información que se traía al Parlamento, ya que hoy, específicamente, la única información que cambió fue la del cumplimiento de metas, que ya de por sí en ese momento -disculpen si califico- quienes se dedican por lo menos a hacer el estudio más estadístico de lo que son los indicadores… Yo no sé cómo se lee esto de que uno se planteó una meta; la desviación aparece como en términos absolutos. Está muy raro hecho este número que venía en la presentación del 21 de julio de 2021, y por eso específicamente se le pregunto a la presidenta, porque además había como tres estadíos para estas metas: una era "mayormente cumplida"; después había una que era el "cumplimiento de la meta", aquella meta que se había cumplido, y después una que decía "en proceso"; esa "en proceso" es no cumplida porque, en realidad, si estas son metas del año 2020 y ese año terminó, no están por alcanzar, sino que son metas que durante el año 2020 directamente no se cumplieron. Me gustaría que se aclarara el cambio de criterio; y, quizás, haya sido una suerte haber retrasado esta visita que tenemos hoy.

Siguiendo un poquito con el informe que nos hizo la presidenta, justamente vemos que hay como un énfasis también en esto de hablar del futuro, pero yo quería referirme por lo menos a algunos compromisos que se asumieron ante esta Comisión -es decir, ante el Parlamento nacional- el año pasado, durante la discusión del presupuesto. Porque además -como decía mi compañera Ana Olivera- hay muchos informes de visitas de la Organización Mundial contra la Tortura y Serpaj al Inisa, que se publican periódicamente, y esa es una muy buena cosa porque, en realidad, permite -justamente- hacer como una suerte de auditoría o de observación de cómo se encuentra la situación en los diferentes centros.

Revisando la versión taquigráfica del presupuesto 2020- 2024 observé que acá la presidenta -algo que no encontré en el año 2020; sí en las metas a futuro-, hablaba de un convenio marco con el Ministerio de Salud Pública, el Sinae y ASSE. Yo realmente no encontré avances en eso -miren que busqué-, sobre todo, por lo que dice el informe de visita del 8 de julio de 2020 en el CIAM, el informe de visita de febrero del Centro Piedras, el informe de visita del 9 de marzo del CIAM también, y el informe referido a pandemia y privación de libertad, hecho también por la Organización Mundial contra la Tortura y Serpaj. Todos hablan de que los chiquilines están medicados; muchos -obviamente- ya entran con un diagnóstico o una situación -además- de consumo problemático -después vamos a hablar de eso porque también acá hay un eje que se plantea con respecto al consumo problemático-, pero en todos estos documentos hay una constante y es que no hay psiquiatra que controle esa medicación. ¿En qué situación estamos? Porque, además, lo que relatan los propios chiquilines en todos estos documentos es -justamente- que en el único momento en que reciben atención médica es cuando están en una crisis y no tienen tratamiento permanente, y que la medicación la terminan administrando enfermeras y no tienen seguimiento psiquiátrico permanente. Entendemos que puede haber un arrendamiento de servicio o solicitud -no sé- de compra, o contratación. Queremos saber eso porque, en realidad, también de todos estos informes de Serpaj y de la Organización Mundial contra la Tortura lo que se extrae es que la medicación que se le administra a los chiquilines es quetiapina y clonazepam, es decir, una medicación que tiene que estar controlada también, y nos llama la atención que eso lo administren solo enfermeras. ¿Desde cuándo está sin psiquiatra el Inisa, y en qué situación está un posible llamado para contratación de un psiquiatra? Van varios meses, según lo que relata este informe; más de la mitad del año. Y eso es en base -justamente- a un compromiso que asumió esta presidenta, en esta misma Comisión; son palabras de la presidenta Rosanna de Olivera Méndez en la versión taquigráfica del presupuesto nacional 2020- 2024.

También en esto del indicador de horas diurnas de encierro, a nosotros nos llama la atención lo que se plantea con respecto al cumplimiento de las horas de encierro, porque según lo que se extrae de los informes de la Organización Mundial contra la Tortura y Serpaj, y me parece que también de la presentación de la propia presidenta, es una organización que ha validado como positiva la presencia en los centros y acá de lo que se habla es de una estadía diaria dentro de la celda de veintidós horas, como promedio. Y acá -precisamente- en uno de los compromisos que planteaba la propia presidenta, decía que "En el entendido de que el deporte es salud," -algo que ya dijo hoy- "la política de esta nueva gestión es incentivar el deporte en calidad y cantidad. Buscamos disminuir las soluciones farmacológicas e incentivar la actividad física". Bueno, las soluciones farmacológicas difícil, porque no hay psiquiatra; entonces, nadie puede interrumpir un tratamiento sin una evaluación médica. También nos gustaría saber cómo se condice eso con el indicador que mide las horas de encierro que, en definitiva, lo que muestra es que hubo un aumento de esas horas de encierro, más allá de que sí es cierto que hay un

informe que dice que se quiere poner un énfasis en los referentes internos asignados para el deporte; más o menos ahora la presidenta explicó qué programa; eso en 2020 claramente no pasó. Por eso queremos saber en qué situación se está respecto a la proyección de cumplimiento de la reducción de horas de encierro a la que se comprometió en el año 2020, ya que el indicador lo único que hizo fue subir.

Luego, nuevamente me gustaría hablar del consumo problemático porque, justamente, la propia presidenta también plateaba en el presupuesto nacional hace un año, acá, esto de que el 90 % de los chiquilines, en promedio, tienen consumo problemático.

Nos gustaría conocer el grado de avance en este sentido y con qué organizaciones se está trabajando. Al parecer, se está instrumentando una unidad propia.

También queremos saber con qué profesionales se está trabajando. Acá, escuché hablar de psicólogos y de operadores terapéuticos. No se nombró, por ejemplo, un médico psiquiatra, sobre todo, teniendo en cuenta el tipo de medicación que consumen estos chicos para poder sobrellevar este proceso.

Así que me gustaría conocer un poquito más de detalles: si esto pasó en 2020, si solo es un proyecto para 2021. En definitiva: en qué se está con eso.

Por otra parte, lo que planteaba hoy la presidenta con respecto al fortalecimiento de las medidas no privativas ya lo escuchamos el año pasado

Nuevamente: esta es una meta no cumplida.

Se habla de que la situación de pandemia influye, pero también es cierto que hoy muchas capacitaciones y talleres se pueden dar *online*.

En realidad, parte de lo que relatan estos informes de Serpaj y de la Organización Mundial contra la Tortura es que, durante la pandemia, no hubo un aumento de la conectividad de los chiquilines con el afuera ni con los talleristas. En otros espacios educativos eso sí se sucedió. Es decir que lo que hubo fue como un recrudecimiento del aislamiento de esta población.

Por tanto, me gustaría saber qué curso de capacitación nuevo, distinto, innovador -en comparación con la administración anterior-, puede decir la presidenta que hubo en 2020 para tratar de abordar esta situación de pandemia.

También me gustaría conocer un poquito más sobre esta capacitación relativa a cuidar a los que cuidan: en qué consiste, quién la imparte, a qué refiere y cómo se financia.

Recuerdo, asimismo, que tuvimos un planteo muy importante sobre la reducción del gasto en inversiones. En el presupuesto nacional notamos una caída en el rubro inversiones muy fuerte, cercana al 80 %. En ese momento, se hablaba del diseño de un centro modelo para jóvenes privados de libertad.

Recuerdo que en ese momento también se habló de un fideicomiso para avanzar en la construcción de un centro modelo polideportivo y polifuncional, que iba a poder, por lo menos, hacer un abordaje de la situación de privación de libertad de menores en conflicto con la ley de una forma bastante más sana, por decirlo de alguna manera: al aire libre y con espacios para que los chiquilines pudieran compartir la cena en un salón multiuso y no tuvieran que comer en la celda, como relatan todos estos informes de casi todos los centros.

¿Qué pasó con ese fideicomiso? ¿En qué situación está? ¿Qué se proyecta para la creación de ese centro modelo?

También queremos saber si se va a seguir con ese fideicomiso y, si se decide no seguir, cómo se van a afrontar los costos, en caso de que existan. Yo tengo entendido que tener plata para dar un fideicomiso tiene un costo administrativo bastante alto. Así que me gustaría saber en qué se está con eso.

A continuación, me voy a referir a un gasto muy importante. Aclaro que la presidenta puso igual en las dos presentaciones cómo es la distribución del gasto. Como decía, un gasto muy grande ejecutado en el año 2020 corresponde al servicio de vigilancia y custodia.

El año pasado, se nos decía que hubo un estudio de distribución del gasto. La presidenta nos contaba que en ese momento se estimaba que era cercano al 45 %; a año cerrado, eso dio un poquito más abajo, pero la proyección estaba muy bien. Decía que había, en ese momento, 134 policías afectados para hacer este servicio, en convenio, por el artículo 222, con el Ministerio del Interior. Además, nos decía que en esto de tratar de ahorrar, este era uno de los rubros posibles en los que se podía hacer.

Estamos hablando de que este rubro pesa más de $ 181.000.000 al año, contra los gastos de alimentación para personas, que son $ 52.405.000.

En ese momento, nos decía que el objetivo era retirar funcionarios policiales y capacitar personal del Inisa para que hiciera esa tarea.

En el año 2020 eso, claramente, no pasó mucho porque lo que vemos es que se utilizó el cien por ciento del crédito asignado.

Nos gustaría saber qué pasó con ese compromiso que se asumió aquí que, además, también tiene que ver con la capacitación.

Pasó algo similar con los gastos de limpieza. Aclaro que estamos hablando de la estructura y la ejecución presupuestal del Inisa durante 2020.

El año pasado, nos decían que estaban trabajando en un nuevo pliego para limpieza. En ese momento, nos decían que este rubro representaba más o menos $ 53.000.000 anuales. Terminaron el año en $ 56.000.000; está bien.

Entonces, me gustaría saber qué llamados a licitaciones hubo en 2020 para tratar de corregir esa situación.

Había otra posibilidad de ingreso en ese momento. Yo no sé si se acuerdan, pero el año pasado hubo toda una polémica en torno a las camionetas Mercedes Benz del Inisa. La verdad es que me tomé el trabajo de buscar información para saber si efectivamente, como algún diputado de esta sala había manifestado, esos bienes muebles se habían enajenado. Debemos tener en cuenta, además, que esto requiere una resolución de directorio y demás.

Concretamente, lo que encontré con respecto a esto fueron algunas compras en ARCE, algunos llamados para compra de espejo retrovisor el 14 de diciembre del año 2020, el mantenimiento preventivo de equipos de transporte y otro llamado de setiembre de 2020. Básicamente, cuando estábamos discutiendo acá el presupuesto, se les estaba pagando el mantenimiento, mientras en esta Cámara se sostuvo más de una vez que había una suerte de dudosa procedencia de esas camionetas.

En definitiva, quiero saber en qué estado están esos bienes muebles que tiene en su patrimonio el Inisa; es algo bien interesante.

Después, me gustaría hacer algunas preguntitas con respecto a la situación de los funcionarios.

Antes, quiero realizar una consulta muy importante sobre algunos anuncios que son a futuro o que están en proceso y que realmente nos encienden, no dudas, sino luces de alarma.

Este sistema de gestión carcelaria o esta integración al sistema de gestión carcelaria, ¿dentro de qué marco legal se hace?

Ustedes saben que el Inisa no es una cárcel; lo tienen más claro que yo, seguro. Hay una terminología de academia penitenciaria, de sistema de gestión carcelaria. Quisiera saber si la presidenta tiene presente el artículo 221 del Código de la Niñez y la Adolescencia que, precisamente, regula la confidencialidad y el cuidado de los datos que debe hacer el Inisa.

Usted había planteado que lo que quieren saber es si las familias de esos chicos habían estado en situaciones delictivas, porque eso todo quedó en la versión taquigráfica; si tenían antecedentes familiares, de qué situaciones venían, si venían de situaciones de abuso de sustancias. No voy a leer la Ley N° 17.823 que fue la que actualizó el Código de la Niñez y la Adolescencia porque me imagino que la presidenta del Instituto Nacional de Inclusión Social Adolescente lo debe tener más presente que yo. Revise el artículo 221 y me gustaría que me cuente cuál es el marco legal para poder ingresar información de los adolescentes en el sistema de gestión carcelaria. Además, ¿por qué un sistema de gestión carcelaria, cuando usted no gestiona cárceles? Ese es uno de los anuncios, a futuro, que nos llama mucho la atención, precisamente, en el marco de la actualización.

Además, se hablaba de que no hay un sistema de datos unificados. Yo digo, ¿de dónde habrá salido la información de cumplimiento de metas, si no hay sistema de información?

Me gustaría saber qué pasó con el SIPI y por qué esta decisión de cambio. ¿Qué tiene que ver el Ministerio del Interior con la privación de libertad de menores en conflicto con la ley penal? Esas son algunas dudas que nos han encendido alarmas.

También se habló de un proyecto de academia penitenciaria con lo que incluso el propio sindicato del entonces Sirpa discrepó. Me refiero a la creación de una suerte de academia de formación permanente, con un enfoque muy represivo. De todas amaneras, esta terminología nos llama la atención: academia penitenciaria. El Inisa no es una cárcel. Entonces, nos gustaría saber si todo esto que esta previsto aquí tiene, por lo menos, una opinión de la Institución Nacional de Derechos Humanos. Me refiero a esto del sistema de información carcelaria, a la formación de una academia penitenciaria.

Por otra parte, quisiera saber qué cantidad de encargaturas tuvo Inisa en el año 2020. ¿Cuántas se aumentaron con respecto al año 2019? ¿Qué pasó con aquel llamado a coordinadores? ¿Cuántos coordinadores tiene hoy Inisa? ¿Cuántos son presupuestados? Además, quiero conocer en qué situación están las regularizaciones de contratos provisorios, porque precisamente es una forma de contratación habitual en Inisa. Pregunto esto porque, además, las encargaturas -como todos sabemos aquí- se dan de forma discrecional. Como no hay concursos, son designadas.

Tengo entendido que se crearon aproximadamente sesenta encargaturas en el año 2020. Me gustaría que chequeen esa información porque nos llama muchísimo la atención, sobre todo el número de coordinadores que hay actualmente en función y los que acceden al cargo por concurso.

Asimismo, nos gustaría conocer un poco más sobre la capacitación permanente de los funcionarios y si bien esto no es rendición de cuentas 2020, más de la mitad del tiempo la presidenta habló del año 2021 en su presentación. Nos gustaría saber bajo qué

marco legal ingresa la Guardia Republicana al Inisa a dar talleres de formación a funcionarios. Eso nos tiene muy preocupados; realmente, muy preocupados.

Por ahora esto. Gracias, presidente.

SEÑORA REPRESENTANTE CAIRO (Cecilia).- Le damos la bienvenida a la delegación del Inisa. Ya hemos tenido muchísimas reuniones porque hemos convocado muchas veces a las autoridades de Inisa a la Comisión Especial de Población y Desarrollo. Esto, quizás, nos permita estar más cerca de los temas que se tratan de Inisa, así como contar con una perspectiva en cuanto a cosas que suceden y no se entienden.

Una de las primeras preguntas que tengo para hacer al Directorio de Inisa es ¿cómo funciona la institucionalidad? ¿Cómo funciona el Directorio? La pregunta de Perogrullo, ¿cada uno conoce cuál es su función? ¿Cómo está trabajando ese Directorio? ¿Cuál es la función de la presidenta y sus directores? Disculpen que sea tan directa, pero para mí el primer problema que existe es la institucionalidad dentro del Inisa, y voy a decir por qué.

Nosotros estuvimos con el Directorio de Inisa el 17 de junio y hablamos sobre la situación edilicia de varios centros, el ex Centro Ser, y las directoras estuvieron con nosotros. Luego, nos enteramos por la prensa de unos celulares incautados, y el 6 de agosto de 2020 convocamos a las autoridades de Inisa porque nos llamaba la atención varias cosas. Una de ellas es que la prensa decía que había existido una denuncia penal y nosotros nos preguntábamos en qué momento se había hecho la investigación administrativa y, a su vez, si el Directorio del Inisa en su conjunto -son tres- había votado y resuelto esa denuncia penal.

Ese 6 de agosto de 2020, consultamos a las diferentes autoridades del Directorio y la respuesta de la presidenta, la licenciada Ana María Olivera Pessano, fue que había tomado la determinación de hacer esa denuncia penal antes de tener la respuesta de esa investigación administrativa. Estoy hablando de 2020. Es más: le preguntamos a las otras dos directoras y nos explicaron que, en realidad, ellas no habían tomado esa decisión y que eso no había sido una resolución de directorio, que había sido una decisión de la presidenta. Fueron muy claras. Es más: una de las directoras, Sandra Etcheverry, agrega -y está en la versión taquigráfica- que ella consultó con su asesor jurídico, quien le aconsejó expresamente esperar que la investigación administrativa culminara para tomar cualquier definición contraria a eso.

¡Por supuesto que quedamos preocupados! Quedamos preocupados porque la institucionalidad es lo más importante. Las diferencias de percepción en un directorio -por algo no es uno solo-, las venias que vota el Senado para que el directorio sea integrado por diferentes ciudadanos, implican que, en realidad, esto tiene una institucionalidad muy fuerte de la que hay que ser muy respetuoso.

Varias de las cosas que iba a decir las expresó la diputada Bettiana Díaz; no voy a repetir aunque, obviamente, me encantaría, pero no tenemos intenciones de hacer política barata. Queremos de verdad respuestas, y las respuestas tienen que ser institucionales.

Varias de las cosas que nos presentó el Directorio, lo hizo en Comisión. Me refiero a la incorporación de UTU y talleres Don Bosco, al plan piloto en Colonia Berro, con los cursos vinculados al agro, al tambo, al alambrador y a la inseminación artificial. Todo esto, es ahora; esto no es 2020.

En 2020 lo que sucedió, según los informes descritos por la diputada Bettiana Díaz, fue nada; fue encierro, encierro y más encierro. En este país la pandemia fue para todos,

inclusive, para los gurises que no están privados de libertad, pero esos gurises, a partir de la plataforma virtual, pudieron seguir su educación, menos los del Inisa. Además, el resto de los convenios de los que hablamos sobre capacitación, los convenios con los diferentes ministerios, con la Unidad Agroalimentaria, el Programa de Educación para la Paz -que no sé qué es, pero me contarán-, el convenio con el Club Atlético Progreso, etcétera, etcétera, fueron los que nos presentaron la última vez que comparecieron ante la Comisión, y son de este año, no de 2020, señor presidente.

En 2020, fundamentalmente, lo que sucedió fueron horas de encierro y más encierro; pocas llamadas por teléfono de los gurises a sus familias -dicen que dos veces por semana, con suerte, tenían la posibilidad de hablar diez minutos; además, estaban cuidados para escuchar de qué hablaban- ; poca comida, muy poca comida -los gurises dicen que tienen hambre, por eso quiero saber cómo estamos con la alimentación-, y poca atención médica, como decía la diputada Bettiana Díaz, lo que significa que en ese estado de inestabilidad, con ese grado de dependencia a sustancias que tiene la mayoría de esos chiquilines -todos lo sabemos-, la bomba es explosiva.

Además, de tres fugas que teníamos, pasamos a siete. Entonces, quiero saber cómo no comprenden que las medidas carcelarias no tienen nada que ver, y quiero que me expliquen cómo pueden pensar que el Inisa es una cárcel; no lo es, señor presidente. Por tanto, como dice la diputada Bettiana Díaz, queremos saber por qué la Guardia Republicana está entrando a capacitar a los funcionarios del Inisa para la mediación. Yo quisiera saber qué capacitación tiene la Guardia Republicana para la mediación; ni siquiera hace eso dentro del Ministerio del Interior, porque allí tienen funcionarios especializados para cumplir esa tarea, y no son los integrantes de la Guardia Republicana.

Entonces, como hablamos de 2021, me voy a permitir hablar de 2021, y sucede algo increíble. Antes de referirme a eso, debo decir que una de las integrantes de la delegación que tenía que venir a la Comisión era la señora Sandra Mérida, asesora de la presidenta. Quiero dejar constancia en la versión taquigráfica de que aquí no está, aunque estaba prevista su comparecencia, porque figura en el listado de las autoridades que iban a venir aquí.

Lo que quiero decir es que surge una declaración del sindicato -quiero que la presidenta me lo explique- en la que se nos cuenta que alguien que había sido tallerista en la institución para dar cursos de gastronomía -aparentemente, hacía veinte horas semanales-, que incumplió -lo dice el sindicato de funcionarios- en reiteradas ocasiones con su trabajo -tenía faltas al servicio injustificadas- y fue cesada en su función -obviamente, porque no cumplió-, increíblemente fue contratada otra vez por la presidenta -digo la presidenta porque acá no estoy hablando de la institucionalidad, y voy a decir por qué-, quien resolvió contratar a la misma persona, pero no como tallerista, sino como asesora directa de seguridad, en esto de cárcel, prisión, más represión y más represión, sin entender lo que dice la ley de creación del Inisa en cuanto a estos chiquilines que están privados de libertad, pero no presos. Por supuesto, también toman posición sobre esta policía militarizada de la Guardia Republicana, que la tienen para mediación.

Pero hete aquí que el propio sindicato nos informó que esta medida fue tomada por la presidenta, pero votada en contra por las otras dos personas que integran el Directorio. Es decir, otra vez esa institucionalidad -que se debe respetar, presidente- fue vulnerada, porque la presidenta es parte de un directorio, pero no es quien manda; si así fuera elegiríamos a una sola persona. De todos modos, vuelve a tomar decisiones personales y no considera a los otros dos miembros del Directorio, y queremos que nos explique por qué. Y es tan así, que la licenciada Rosanna de Olivera Méndez responde personalmente

a las acusaciones que el sindicato hace y no dice que no es verdad. Efectivamente, fue cesado su contrato, y la presidenta firma una nueva resolución -fue firmada solo por ella, no por el Directorio, y quiero aclararlo; por eso digo que se está poniendo en riesgo la institucionalidad del Inisa-, vuelve a tomarla, pero en otra área porque, aparentemente, antes era integrante del Ministerio del Interior.

Escuché a la presidenta hablar de la interinstitucionalidad y de su importancia, ¿y saben qué? Todos los que estamos sentados acá somos contestes. Ahora, yo le pregunto: ¿y la institucionalidad del Inisa, que la presidenta y el Directorio tienen que construir, dónde está? Primero, en casa. ¿Y saben qué? Lo que no se mide no existe. La mayoría de las cosas presentadas en este informe tienen que ver con el 2021, y me parece bárbaro que se den cursos de agro y que lo que tiene que ver con el tambo también esté incluido, pero la mayoría de los gurises que van a salir -por eso, lo más importante es que los formemos, para que cuando salgan no terminen en una cárcel de mayores, y para ello lo socioeducativo es fundamental- viven en Montevideo, o sea que sería bueno que se diera algún otro curso de alguna otra orientación, porque esos cursos, sobre todo, pueden darse para los gurises que viven en el interior.

Por eso, necesitamos respuestas a estas preguntas; por supuesto, después seguiremos preguntando.

Gracias presidente.

SEÑORA REPRESENTANTE DÍAZ REY (Bettiana).- Olvidé consultar sobre algo a lo que hizo mención la diputada Cecilia Cairo, y es el tema de las llamadas.

Realmente, me parece que esto que tiene que ver con el cuidado de la institucionalidad pasa mucho por desconocer los contenidos del Código de la Niñez y la Adolescencia. En muchos de los informes sobre la situación de los hogares se relata que las llamadas -las dos llamadas de cinco minutos a las que tienen acceso los chiquilines que están en situación de privación de libertad- se hacen siempre con un funcionario al lado. Y si usted revisa el artículo 74 de la Ley Nº 17.823 podrá ver que el literal G) habla del principio de libertad de comunicación, y dice que a todos aquellos adolescentes que estén en privación de libertad y en conflicto con la ley penal -característica que tienen los chiquilines y las chiquilinas que están en el Inisa-, tienen derecho durante la privación de libertad a comunicarse libremente y en privado con su defensa, sus padres, responsables, familiares y asistentes espirituales. Eso es lo que dice el Código de la Niñez y la Adolescencia.

Entonces, queremos saber por qué se controlan las llamadas de los chiquilines, como se relatan en todos los informes; es una constante. Reitero, en el informe Pandemia en Privación de Libertad Adolescente la respuesta siempre es el encierro; en el informe del 9 de marzo, Visita al Centro CIAM; en el informe Visita de Febrero de 2021 al Centro Piedras; en el informe del 8 de julio de la Situación del Centro CIAM, todos firmados por la Organización Mundial contra la Tortura y Serpaj.

Quiero agregar varias cosas a lo que se planteó con respecto a la situación irregular de contratación que fue hecha durante el año 2020; por eso venimos a pedir explicaciones, porque además fue un escándalo público, que salió en *Búsqueda* entre la semana del 22 y el 28 de julio. A partir de una denuncia del sindicado del Inisa sale a la luz esta contratación de una asesora de la presidenta Rosanna de Olivera. Hablamos de la señora Sandra Mérida, que fue desvinculada. Lo que dice Rossana de Olivera, en diálogo con *Búsqueda*, es que no hay nadie que sepa de la materia como ella, y que, además, vino en pase en comisión. Va a tener que pedir derecho a réplica, presidenta.

Y lo otro que nos llama mucho la atención es que cuando uno revisa los expedientes de contratación del Inisa, encuentra que la fecha de destitución de Sandra Mérida es posterior a la fecha del expediente de contratación.

De todas maneras, el que dio una mano el otro día, cuando vino el sindicato del Inisa a la Comisión, fue el diputado Perrone, que preguntó cuándo había sido contratada esta funcionaria y cuándo había sido desvinculada. Y el señor Joselo López, ante la pregunta del diputado Perrone -esto figura en la página 123 de la versión taquigráfica de la reunión de la Comisión del 30 de julio, a la que asistió el Sindicato Único de trabajadores de INAU e Inisa-, respondió leyendo el artículo 4º de la Ley Nº 18.172, que establece claramente que una persona luego de ser destituida no puede ser contratada.

Bueno, revisando las resoluciones de contratación vemos que la señora Sandra Mérida, que no sabemos qué formación específica tiene para un cargo de asesoría, puede recibir un sueldo -este es un dato no menor; también voy a consultar qué sueldo tenía como tallerista- de hasta 20 bases de prestaciones y contribuciones. ¿Saben cuánto son 20 bases de prestaciones y contribuciones? Son $ 97.400. ¿Qué sueldo tenía la señora Sandra Mérida antes, cuando fue destituida por faltar con aviso, pero sin justificación, por hacer abandono de trabajo, para luego ser contratada como asesora de la presidenta del Inisa? Nos gustaría saber cuál es la diferencia salarial, porque acá se está premiando a una mala funcionaria. Hay un marco normativo claro por el cual no se puede volver a contratar. Hay una serie de irregularidades; la destitución de la funcionaria se firma con fecha posterior a la contratación y, además, se le sube mucho el sueldo. Bueno, queremos saber cuál era el sueldo que percibía Sandra Mérida como tallerista, por veinte horas, porque ahora puede cobrar hasta 20 bases de prestaciones y contribuciones, $ 97.400. Y también por qué se dice que venía en pase en comisión del Ministerio del Interior. Esto nos llama muchísimo la atención. Esto está publicado en *Búsqueda* bajo el título "Sindicato del Inisa rechaza contratación como asesora en seguridad a una ex tallerista de Gastronomía cesada por faltas". Allí se relata toda la situación; se dice que Mérida fue destituida y luego contratada por la señora presidenta del Inisa. Como planteaba la diputada Cairo, esta fue una resolución de la presidenta. Bueno, nos gustaría tener un poquito más de información de todo esto que pasó en el año 2020.

Gracias.

SEÑOR REPRESENTANTE PERRONE (Álvaro).- Pedí la palabra para contestar una alusión y también para hacer algunas preguntas.

Ya que estamos con el caso Sandra Mérida, quiero preguntar -si no tienen la respuesta pueden enviarla después- en qué año fue contratada Sandra Mérida y si existe el telegrama del que tengo una copia, si es real. Me refiero a un telegrama del 21 de agosto de 2019 -cuando la señora de Olivera no era la presidenta del Inisa- en el que se habla de renuncia; es un telegrama de renuncia. La persona se siente renunciada.

Voy a seguir con otros temas. Quiero saber si estaba en tratamiento médico, si no podía ir a trabajar por tratamiento médico y si el expediente de destitución había quedado encajonado en algún lugar y justo aparece después de que es contratada legalmente, porque por renuncia se puede volver a contratar. La persona fue contratada legalmente. Entonces, no se puede venir acá a decir todas esas infamias que aparecen en una publicación de *Búsqueda.* ¡Son mentiras! Tienen que leer el telegrama.

Y si vamos a ver cuáles son las capacidades que tiene para ocupar el cargo, creo que en su currículum hay bastante como para saber que puede ocuparlo.

Así que lo que quiero consultar es en qué año fue contratada esta persona, en qué año se le mandó este telegrama que dice "renuncia", cuándo se volvió a contratar y cuál es su historia clínica.

Gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- La diputada Díaz me está pidiendo la palabra. Les voy a pedir que no haya diálogo entre los legisladores, sí consultas a la delegación.

(Interrupción de la señora diputada Bettiana Díaz)

——¡Por favor, diputada!

Y pido a la delegación que conteste sobre la rendición de cuentas 2020.

SEÑORA REPRESENTANTE DÍAZ REY (Bettiana).- Gracias, presidente.

A mí me gustaría plantear algo.

Primero, la historia clínica de una persona es un dato privado protegido por ley. Así que pedir la historia clínica es incurrir en un delito. Yo no sé si el diputado Perrone está al tanto de eso.

Supongamos que no y que fue sin intención. Hay expedientes del Inisa que hablan, precisamente, de en qué situación fue desvinculada la señora Sandra Mérida. Lo sabe la presidenta; lo sabe el resto del Directorio. El expediente de destitución es el Nº 35.323/019 -quiero que quede constancia en la versión taquigráfica-, firmado el 14 de mayo; tiene causal de cese de contrato con fecha 3 de setiembre del año 2019 y el "Procédase" es, precisamente, porque hay un incumplimiento de contrato de la señora Sandra Mérida. Eso es lo que dice ahí; yo no voy a dar más datos, porque me parece que este no es un ámbito para revelar información personal de los funcionarios. Debemos tener cierto límite que, además, está marcado por la ley, no porque se nos antoje a los legisladores.

Simplemente, quería dejar esas constancias. Seguramente, la presidenta nos podrá contestar todo, porque esto pasó en el año 2020.

SEÑOR PRESIDENTE.- Vuelvo a insistir en que no dialoguen. La delegación está para contestar las preguntas que ya realizaron.

SEÑORA DE OLIVERA MÉNDEZ (Rosanna).- Voy a responder solamente las preguntas que tienen que ver con la rendición de cuentas, que es a lo que vinimos, y las que me involucran directamente.

Con respecto a las consultas que hizo la diputada Ana Olivera, en relación a las horas de sueño y las horas diurnas de encierro, en las 15,2 horas están incluidas las horas de sueño. El objetivo era que tuvieran 9 horas diurnas de encierro, pero fueron 6 horas. O sea que disminuimos las horas diurnas de encierro. Se mide así. Esa cifra de 15,2 horas que mencionaba la diputada Olivera incluye las horas de sueño. Obviamente, las horas de sueño son horas de sueño, no de encierro. ¿Se entiende?

En cuanto a la comida y al recorte en la alimentación, lo que se hizo fue lo que nos habíamos propuesto, es decir, controlar quiénes estaban comiendo. De acuerdo con la ley de creación del Inisa, les corresponde comer, obviamente, a los jóvenes y también a los funcionarios de trato directo, los que están en el momento de la comida. Resulta que comía un montón de gente más: los administrativos que estaban en el centro, los funcionarios que estaban cortando el pasto, los funcionarios del Ministerio del Interior, choferes, en fin, otro tipo de funcionarios del Inisa, y no es lo mismo dar de comer a setecientas personas que al doble. Entonces, se recortó, en primera instancia, a los

funcionarios del Ministerio del Interior, que también comían en el Inisa. Ese fue el recorte, y esa fue la bajada, básicamente, más allá de que pusimos dos jefes de cocina con la especialidad de ecónomos. Cabe aclarar que en cada centro tenemos una cocina y un economato. Hemos puesto un poco de orden en cuanto al manejo y el control de toda esa comida, es decir, de todos los alimentos que están en los economatos. La idea es sistematizar todo lo que hay en cada economato diariamente. Esa fue la estrategia que se resolvió en el Directorio. Por eso hubo esa diferencia de baja en la alimentación.

Al respecto, tenemos un PPT que no sé si se los compartieron, porque lo pasamos recién. Lo teníamos pronto, porque sabíamos que el tema de la comida siempre preocupa. Inclusive, la señora diputada Bettiana Díaz pide un informe, y se lo vamos a brindar a la brevedad posible.

La alimentación en el Inisa es muy buena. Se han incorporado alimentos que no estaban como, por ejemplo, el yogur, el atún y abundantes frutas y verduras. Por ello tenemos el convenio con el Mercado; se compra todo a través de UCA MEF. Comen cinco cortes de carne, entre ellos, nalga para las milanesas, bola de lomo y mondongo para las cazuelas. Hay cinco tipos de carne. Yo entiendo que la alimentación es muy buena. Tenemos cinco nutricionistas que trabajan abocadas en la alimentación para determinar la cantidad que le corresponde a un adolescente para su desarrollo físico y mental. No sé si les pasaron este PPT, pero tenemos un informe bastante completo de la alimentación en el Inisa.

Con respecto a la pregunta relativa a las medidas privativas y no privativas, obviamente, vamos a apuntar a las medidas no privativas de libertad. Inclusive, en el programa del Pacto que nos está acompañando con la academia penitenciaria, hay una fuerte apuesta a las medidas no privativas en el mundo, porque sabemos que es lo mejor. Siempre tienen que funcionar y ser eficientes. El seguimiento territorial y el monitoreo a quienes tienen medidas no privativas tiene que ser eficiente y eficaz para que la Justicia pueda creer en ellos y para que podamos apuntar en tal sentido. Lo tenemos clarísimo, y por ese camino vamos. Por ello, tenemos el desafío de tomar en este quinquenio la tarea que nos corresponde en todo el país en cuanto a optar por las medidas no privativas de libertad. Por eso, en el rubrado que viene luego -que van a ver- hacemos un pedido en el Rubro 0 para contratar los equipos y avanzar en ese sentido.

En cuanto al tema del INJU y del acompañamiento, nos hemos reunido con el señor Felipe Paullier. En realidad, nos dividimos la tarea. Por ejemplo, hace pocos días, la directora Sandra Etcheverry estuvo reunida con el señor Felipe Paullier, del INJU, para avanzar en el sentido del egreso. Se comienza con la tarea unos tres meses antes. El acompañamiento lo hacen ellos a través de INJU Avanza y de las diferentes líneas que, obviamente, se venían trabajando con anterioridad; por supuesto que se continúa.

Tenemos otras líneas de apoyo de Unicef muy importantes en lo que tiene que ver con el egreso. Contamos con la ayuda del Ceconeu, un gremio que agrupa a las gomerías y con el que se ha trabajado muy fuerte; ellos tienen un enorme compromiso con el Inisa. Nos hemos reunido varias veces en su nueva sede, en Carrasco Norte, y tenemos un proyecto hermoso para hacer en el Centro de Medidas Cautelares. Allí hay un galpón muy grande, donde vamos a hacer una especie de taller. Los funcionarios de Ceconeu ya estaban haciendo talleres de gomería y de mecánica ligera. Unicef también va a apoyarnos económicamente para concretar esa otra estrategia de salida laboral para los jóvenes. Inefop también está financiando cursos este año. Se trata de una gestión que venía haciendo Inefop con Ceconeu y la vamos a continuar. Además, Unicef se suma a esta propuesta de tener un taller de gomería y de mecánica ligera dentro del Centro de Medidas Cautelares.

Con respecto al Sistema de Gestión Carcelaria, la señora Lucía Vernazza estuvo reunida con sus autoridades la semana pasada -o la anterior- en el Ministerio del Interior para avanzar y para que el Sistema respete y tenga la especificidad de lo que se necesita. En cuanto a los diferentes ajustes, aparentemente ya está el presupuesto y Lucía está al tanto de ello. La idea es poder financiar este Sistema. Quédense tranquilas, porque tenemos el respaldo y la garantía sobre el manejo de la información. Ya está hablado con Lucía y con el Ministerio que se va a hacer todo de acuerdo a las necesidades del Inisa. Estas eran las consultas de la señora diputada Ana Olivera.

En cuanto a la educación, las clases continuaron por vía Zoom, cuando las hubo. Me acaban de pasar los detalles específicos. En Berro hay un solo centro que realmente tiene problemas con la conectividad, es decir, el centro MD para mayores de dieciocho años. Fue presencial con todas las maestras del sistema. Hubo maestras, educación física, recreación. La educación no formal de Inisa siempre fue presencial durante toda la pandemia y se atendieron absolutamente todos los centros.

La dirección de informática colocó todas las máquinas y todas las cámaras para que las clases no se suspendieran, y se valoró la donación de PC que conseguimos con Antel. Eso fue obra de la interinstitucionalidad. Por suerte, siempre tenemos los organismos del Estado que nos apoyan y nos respaldan en este tipo de gestiones. Tenemos el cien por ciento en educación formal y no formal, con todas las aulas equipadas con mobiliario y materiales fungibles. Eso es con respecto a las inquietudes en cuanto a la educación.

Ahora paso a las consultas de la señora diputada Bettiana Díaz con respecto al tema de los psiquiatras. El tema de la salud mental nos preocupa; es un tema de país, en realidad, y lo hemos planteado varias veces a ASSE fundamentalmente. Es verdad que actualmente no se cuenta con psiquiatra. El día 22 de julio venció el último contrato que teníamos con la psiquiatra. Fue un arrendamiento de obra que se reiteró. Se contrató por el período que correspondía y se volvió a contratar. Se realizaron tres llamados de psiquiatra, pero quedaron desiertos. Es una realidad que la psiquiatría es una profesión escasa porque hay una gran demanda. Se ve que los profesionales consiguen otras oportunidades en otras instituciones, quizás de la salud privada. Reitero: se hicieron tres llamados que quedaron desiertos. Ahora, hay un llamado en curso para cuatro psiquiatras: dos para la colonia Berro y dos para Montevideo y Minas.

Con respecto al convenio marco de ASSE, debo decir que existe y está vigente. Hemos avanzado en varias reuniones, sobre todo, con la dirección de adolescencia de ASSE; hemos avanzado en las diferentes especificidades. Además, se ha ido avanzando en cuanto a los vínculos y a los contactos que tiene la Dirección de Salud. De hecho, la directora y el subdirector de Salud son los que se reúnen siempre. Están avanzando en esa línea.

Es una realidad que cuando nosotros asumimos en el Inisa había un psiquiatra y ocho arquitectos. Esas incongruencias también las heredamos. Estamos tratando de solucionar eso, porque el tema del psiquiatra y de la salud mental nos preocupa a nivel país. Estamos haciendo todo lo posible para, a través de este llamado, contratar a los psiquiatras. Sin duda, es un tema muy importante que debemos concretar a la brevedad.

Hay un montón de temas del Inisa sobre los que, si quieren, con mucho placer -a través de los pedidos de informes-, podemos brindarles información a la brevedad posible.

Voy a responder el caso planteado de la situación de la asesora, que me involucra directamente.

Con respecto a la contratación de Sandra Mérida, me permito tomar unos minutos para aclarar la situación en sus términos reales. No existía ni existe impedimento legal para la contratación de la señora Sandra Mérida. En efecto, ella fue contratada como asesora para desempeñar tareas de apoyo directo a la Gerencia General, conforme a lo que establece el artículo 4º de la Ley Nº 18.970, en la redacción dada al artículo 221 de la Ley Nº 19.535.

Cabe mencionar que la información que surge del Registro de Vínculos con el Estado, de la Ley Nº 18.719, arroja como motivo de la extinción del vínculo de la señora Mérida con el Inisa el vencimiento del término. Hay que destacar que dicho Registro es administrado por la Oficina Nacional del Servicio Civil, siendo la misma una base de datos que cuenta con los datos personales y funcionales de quienes tienen un vínculo que implica la prestación de servicios personales de cualquier naturaleza jurídica con el Estado. En efecto, cuando el motivo de la extinción es la destitución, dicho Registro da cuenta de esa causal en forma inequívoca y, en este caso, no es lo que ocurre.

Sandra Mérida fue contratada dentro de los parámetros legales y, por tratarse de una persona idónea para asesorar a la Gerencia General del Inisa, el día 27 de abril de 2020 se la contrata.

El RVE -Registro de Vínculos con el Estado- es claro: indica que la señora Sandra Mérida se desvinculó del Inisa por vencimiento de término y no por destitución.

En conclusión: de lo que viene de exponerse surge que lo informado por el sindicato ante esta Cámara en cuanto al incumplimiento del artículo 4º de la Ley Nº 18.172, en la redacción dada por el artículo 10 de la Ley Nº 19.149, no es correcto, en tanto Mérida no fue destituida y, por ende, se encontraba en condiciones de ser contratada como asesora. Su contratación como asesora externa es inobjetable.

El otro tema que me incluye directamente es el relativo al curso de mediación que los funcionarios de la Guardia Republicana dieron a los directores de los tres centros de máxima seguridad, directores de privación de libertad y directores de seguridad.

En abril de este año, me reúno con el equipo de mediación que tenemos en el Inisa, que se creó en la gestión anterior. La reunión la piden con esta presidenta y me solicitan profesionalizarse y capacitarse. Entienden que la tarea que realizan es muy importante. De todas maneras, descubrimos en este curso -del que participé, porque quería asegurarme de la información y la trasmisión de conocimientos que se estaba brindando- que el equipo que tenemos no es de mediación, sino de conciliación, porque no participa en los momentos de conflicto, de toma de rehenes ni en los motines. Participa siempre unos días después o en la resolución de otro tipo de conflictos entre los jóvenes en cuanto a convivencia y a otros aspectos, pero no participa en los momentos de crisis.

A pedido de ellos es que se inician las gestiones, averiguando en diferentes instituciones para llevar adelante esta capacitación que me están solicitando los funcionarios del equipo de mediación.

Se consigue a través de la Guardia Republicana que, a partir de 2017 y dentro del mismo Programa El PacCto -en el que estamos llevando adelante la academia- y a través de Expertise France, vengan de Francia a capacitar a trece mediadores -personas de no más de treinta años, muy jóvenes-, con una gran visión y una gran capacidad y, sobre todo, la gentileza de ponerse a disposición de los funcionarios del Inisa que quieren formarse y especializarse y, a través de la palabra o determinadas técnicas que fueron enseñadas, no llegar al vínculo directo físico con los jóvenes, sino utilizar otro tipo de alternativas que, precisamente, nos dan esas garantías. Fue por eso que aceptamos este curso que nos pareció muy importante para este tipo de crisis.

El año pasado -se los voy a comentar, porque no fue público- me llaman de la escuela de la colonia Berro, que es donde los jóvenes van a estudiar, a su educación formal y me dicen que cuatro jóvenes estaban en el aula amotinados con una profesora de Secundaria que estaba embarazada. Yo quiero que se pongan un poquito en el lugar de esta presidenta y sepan el escalofrío que me recorrió en ese momento al saber que una docente, en un aula de colonia Berro estaba siendo tomada de rehén por estos jóvenes. Habían roto los vidrios, que habían lastimado a un guardia de seguridad que estaba abajo.

Los funcionarios me piden capacitación en mediación y estar actualizados y entrenados, porque esas situaciones generan mucho estrés, mucha ansiedad y uno se paraliza si no está preparado para enfrentarlas y resolverlas de manera eficiente, dando garantías de la integridad física y psíquica de los funcionarios del Inisa -que son el objetivo y la preocupación diaria de esta presidenta-, así como también de los adolescentes.

Me pareció una oportunidad única porque, además, repito, la formación que tuvieron estos trece mediadores fue dentro del paraguas del Programa El PacCto, este programa europeo que también nos está asesorando en la formación de la academia. Es un programa europeo que está trabajando con todas las instituciones vinculadas a la temática en América Latina, así que simplemente explico eso. Ellos están formados, y capaz que no se sabe por falta de información, pero la tengo aquí. A partir de 2017 vinieron en dos oportunidades de Francia a capacitar a estos funcionarios. Ellos tienen una agenda muy compleja por sus actividades y, además, porque están formando a otros. Son los repicadores de estos procedimientos que garantizan la integridad física de las personas que están siendo tomadas de rehén y de los captores también; obviamente, de la integridad de todos, a los efectos de estar preparados para enfrentar este tipo de situaciones de crisis y salir airosos y con nadie lastimado. Ese es el fin.

Esa es la justificación de haber tomado la decisión de hacer una capacitación.

En realidad, como vieron los señores diputados, la estrategia es capacitar a todos los funcionarios en todas las áreas posibles. Esto es lo que hemos ido avanzando en este período en el que hemos estado en esta institución.

(Ocupa la Presidencia el señor representante Constante Mendiondo)

SEÑOR PRESIDENTE.- Señora presidenta: ¿alguien más de la delegación va a intervenir o pasamos a los planteos?

SEÑORA DE OLIVERA MÉNDEZ (Rossana).- El director de Planeamiento Pablo Vecino podría explicar la diferencia entre la PPT anterior y esta.

SEÑOR VECINO (Pablo).- Buenas noches. En primer lugar, había una pregunta que tenía que ver con las horas de encierro.

El informe del Observatorio marca 15,2 horas o 15,3 horas y lo que se presenta en el cumplimiento de metas son 6,30 horas aproximadamente. Eso tiene que ver con que hay un descuento de 9 horas que corresponden a las horas de descanso nocturno. De las 24 horas del día, hay 9 horas que se consideran de descanso nocturno y, por eso, pasa de 15 horas a 6 horas.

En relación a la presentación que se había enviado anteriormente, hubo un cambio en la interpretación de los datos y se corrigió.

(Interrupción de la señora representante Bettiana Díaz Rey. Respuesta del orador)

SEÑOR PRESIDENTE.- Las autoridades terminaron de responder sobre el Inciso. Ahora pasamos a que los señores diputados hagan uso de la palabra, a los efectos de que dejen constancia de lo que consideran que no fue respondido, así queda constancia en la versión taquigráfica.

SEÑORA REPRESENTANTE DÍAZ REY (Bettiana).- Hay muchas cosas que quedaron sin responder como, por ejemplo, bajo qué normativa legal se va a hacer el convenio con el Sistema de Gestión Carcelaria.

Yo lo vuelvo a plantear para que conste en la versión taquigráfica. La Ley Nº 17.823, Código de la Niñez y la Adolescencia, en su artículo 221 refiere específicamente a cómo debe ser el uso reservado y confidencial de los datos de los adolescentes. ¿Qué quiere decir esto? Que el único propietario de los datos de adolescentes puede ser la institución. Esto lo dice a texto expreso la ley. En ese momento seguía siendo el INAU, actualmente el Inisa, que tiene que ver migrar datos al Ministerio del Interior. Es violatorio del Código de la Niñez y la Adolescencia, y más con las intenciones, que quedan en versión taquigráfica, por parte de la directora.

Pero, además, acá se vino con un informe muy completo de la alimentación. Usted sabe, señor presidente, que yo pregunté por los recortes en la alimentación en el marco del presupuesto nacional. Después, la presidenta de Inisa hizo una conferencia diciendo que la bondiola había sido "trending topic". Voy a leer parte del informe de la Organización Mundial Contra la Tortura y Serpaj sobre la alimentación de los chiquilines del Inisa. El 8 de julio de 2020 vinieron a plantear acá que había un gran recorte en gastos de funcionamiento en base a la aplicación del Decreto N°90/2020 y que eso había afectado justamente el rubro alimentación para personas. Sobre alimentación en el centro CIAM, dice: "El centro cuenta con elaboración de menú con asesoramiento de una nutricionista. Frente al recorte presupuestal existente en la institución, se están gestionando alternativas para cubrir necesidades alimentarias en el centro. Los adolescentes tienen cuatro comidas al día y se alimentan siempre en las celdas". Y tiene un pie de página que dice: "En el módulo A manifiestan en algunas puntuales ocasiones almorzar en el salón multiuso". Continúa diciendo: "En todos los módulos visitados se plantea una fuerte disminución de la calidad de la alimentación, y recortes en las cantidades. La comida es calificada como muy mala y basada en 'ranchos'". Para quien no sabe lo que es un rancho -me imagino que las autoridades sí, pero puede haber gente que no-, es como un guiso muy aguado y grasoso, con mucho arroz o fideos.

Otra cosa muy constante que encontramos -sigo, porque acá se viene a mostrar fotos- en la visita de febrero de 2021 al centro Las Piedras; del 9 de marzo al centro CIAM; de marzo de 2021 al MD1 y, como decía, del 28 de abril de 2021 al centro de Pre Egreso, es la recomendación de Serpaj y de la Organización Mundial Contra la Tortura de dar a los chiquilines tentempié -ahora que la presidenta hablaba de yogurt, fruta y variedad de verduras- y sobre la cantidad de horas de ayuno. La última comida que toman los chiquilines es a las siete de la tarde, encerrados en la celda -Serpaj y la Organización Mundial Contra la Tortura lo cuentan ahí, y son organizaciones a las que, inclusive, hizo referencia la presidenta-, y vuelven a comer a las ocho de la mañana, cuando se les sirve el desayuno. Capaz que el Inisa está entrando en la nueva moda del ayuno intermitente, pero nos gustaría saber cómo se condice eso con el hecho de que no hubo recorte en los gastos de alimentación. No cierra por ningún lado, porque el testimonio de los chiquilines es que está pasando otra cosa. Este es el Parlamento nacional y, como yo decía, lo que se dice acá, acá queda.

También preguntamos por qué no son privadas las llamadas que están haciendo los chiquilines, lo que es extraído de estos informes de Serpaj -hoy la presidenta habló de

Serpaj y de la Organización Mundial Contra la Tortura- y nos referimos al Código de la Niñez y la Adolescencia, que establece que se tiene que garantizar la privacidad de la comunicación. No se contestó.

También preguntamos qué había pasado con el fideicomiso -todo rendición de cuentas del año 2020- para construir aquel gran campus, porque parece que acá el recorte no afectaba nada. Un fideicomiso que si se cancela, porque se decide no usar, va a tener un costo altísimo de gastos de administración. Con ese fideicomiso, el Inisa va a perder plata por no hacer nada. Por eso queremos saber en qué estado se encuentra, y tampoco se contestó.

Tampoco se contestaron varias preguntas que hicimos con referencia a la gestión y a las metas como, por ejemplo la cuestión que tiene que ver con la presupuestación de funcionarios. Acá se eligió hablar del caso de una contratación irregular, pero yo pregunté por las encargaturas, por la presupuestación de los provisoriatos. Hay un problema que se viene identificando -que no es particular del Inisa, sino de toda la administración-, que es cómo ha caído la cantidad de funcionarios. Sabemos que muchas de estas cosas, que tienen que ver con el no cumplimiento de metas de horas de encierro, bajaron. Bajaron la base de la meta para calcular y no la cumplieron con las horas de encierro. No la cumplieron, y eso tiene que ver también con la falta de funcionarios, porque para que los chiquilines puedan salir de la celda, muchas veces tiene que haber un funcionario. Preguntamos si hubo llamado a concurso, si hubo ingreso de funcionarios, qué encargaturas se encargaron y cómo se está dando la tarea de coordinadores, y no se contestó nada de eso. Se nos viene a contestar con aspiraciones de futuro y de cumplimiento en el año 2021, pero nosotros nos referimos específicamente al año 2020.

A veces, es bastante difícil, cuando uno hace tantas preguntas que tienen que ver con la gestión del año 2020 y no se contestan, entender hasta por qué quedan sin contestar. Pero, bueno, nosotros vamos a seguir dejando la constancia de esto que se plantea aquí. A nosotros nos preocupa el funcionamiento del directorio y la institucionalidad del Inisa; nos preocupa la toma de decisiones. Porque, además, la ley de creación de Inisa también habla de cómo se toman las decisiones en el directorio. Estoy buscando acá, porque tengo un montón de materiales.

También pregunté, en base a todo aquello que fue muy jocoso el año pasado, qué había pasado con las camionetas, y no se contestó. Yo recuerdo que en el presupuesto nacional hubo un diputado en esta Comisión que llegó a decir que tenía casi que apariencia delictiva la adquisición de estas camionetas, y que quizás había que hacer una denuncia penal. Y después, en el plenario, tuvimos que traer los llamados a licitación, la fecha de construcción de la Fiscalía posterior a la compra de las camionetas que no entraban en esa Fiscalía. Y ahora lo que trajimos fueron todos los llamados de compra que hay registrados en ARCE para mantenimiento de esas camionetas. Preguntamos qué pasó, y la presidenta Rosanna de Olivera no quiso contestar. Bien. Digo, porque después se construyen los relatos…

(Interrupciones)

SEÑOR PRESIDENTE.- Por favor, señores diputados, no dialoguen. Solamente estamos dejando constancias; después la presidenta del Inisa responderá.

(Interrupciones)

——La Comisión pasa a intermedio por cinco minutos.

Se va a votar.

(Se vota)

——Doce por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

(Es la hora 21)

——Continúa la reunión.

(Es la hora 21 y 10)

SEÑORA REPRESENTANTE DÍAZ REY (Bettiana).- Va a ser mucho más elocuente revisar la versión taquigráfica; de ahí podré extraer todo lo que se contestó y lo que no se contestó.

De todas maneras, quiero dejar una constancia porque la presidenta, justamente, hizo mención a eso.

Yo hice un pedido de informes con respecto a los gastos de alimentación con fecha 31 de mayo. Hoy es 4 de agosto. No se me pidió prórroga, así que está incumpliendo con los plazos, a no ser que me lo deje antes de irse.

Quería dejar esa constancia también.

SEÑORA REPRESENTANTE CAIRO (Cecilia).- En el mismo sentido, quiero dejar constancia de las cosas de las que no hubo respuesta.

Es muy importante saber que la capacitación y el fortalecimiento de los que hablaba la presidenta, tienen que ver con un convenio con la Unión Europea del 28 de setiembre de 2020 donde se habla de esta capacitación. Hete aquí que en setiembre de 2020, algunas de las participantes eran la directora Sandra Etcheverry, la directora Andrea Venosa y la asesora de seguridad de Presidencia, Sandra Mérida; y está en las redes -solo hay que entrar-, en esto que habla de pacto, que no tiene nada que ver con la Guardia Republicana que fue mi pregunta. Reitero, la pregunta sobre qué capacitación tiene la Guardia Republicana para mediación no fue respondida.

Con relación a la segunda pregunta, que tenía que ver con las horas de encierro, una cosa es el promedio que da 15,2. Quiere decir que en el Hogar Sarandí están veinte horas encerrados; que en el Hogar Las Piedras, veintiuna y que en el CMD 1, tienen veinte horas de encierro. Significa que tienen cuatro horas afuera, presidente. No son horas sueño; estamos hablando de promedio. Hay hogares en los que los promedios son altísimos y una de las razones es, como decíamos, la falta de funcionarios y los concursos que no se hicieron. Como decía bien, la diputada Ana Olivera, ¿por qué reclamar solo Primaria cuando, justamente, en esto de la formación es muy importante la trayectoria educativa para ayudar al otro que ya se desvinculó de la educación desde hace mucho tiempo?

Otra pregunta que tampoco se me respondió es cuánto vale, en esta Casa y en este país, la institucionalidad. ¿A qué me refiero? A cuánto vale que en esa institucionalidad una parte del directorio no vote a favor la mayoría y termine definiendo la presidenta; cuánto vale para los que estamos sentados acá la institucionalidad. Y quiere que le diga, presidente: de niña me enseñaron que vale todo. Todo lo que aprendí en política tiene que ver con esta democracia. Todo lo que sufrí cuando eso no sucedió, también tiene que ver con la defensa de esta democracia.

Quiero dejar constancia también de que la presidenta de Inisa debería dar un paso al costado para defender esa institucionalidad.

Gracias, presidente.

SEÑOR REPRESENTANTE OLMOS (Gustavo).- Entiendo que estamos en condiciones de pasar a la consideración del articulado.

Quiero dejar constancia de que la bancada del Frente Amplio va a analizar el articulado; no tiene ninguna duda. Apoyamos conceder más recursos a la Institución, de acuerdo con lo planteado. Por tanto, desde nuestro punto de vista no necesitamos profundizar en el articulado.

Muchas gracias.

SEÑORA DE OLIVERA MÉNDEZ (Rosanna).- Yo no tengo problema en presentarlo, pero no sé si están de acuerdo; como decidan.

(Diálogos)

——Me acotan que ya está presentado.

SEÑORA VENOSA (Andrea).- Quiero hacer un breve comentario respecto a un mensaje que envió por unanimidad este Directorio relativo a un incremento presupuestal.

Según la versión taquigráfica, cuando se discutió la ley de presupuesto, se nos dijo que habíamos venido con tres proyectos distintos de acuerdo a cada una de las directoras. En ese sentido, aprendimos bastante durante este año. Lo que hicimos fue hacer un estudio bien acabado de todo el sistema de privación de libertad y de medidas no privativas de libertad. Ese estudio arrojó, como efectivamente se dijo acá, la escasez de horas de medidas socioeducativas. Además de las horas de encierro, es muy importante lo que mide el observatorio respecto a las medidas socioeducativas, que sí es el objetivo primordial de este organismo.

Podemos decir que del total de actividades que hacen los chiquilines en su rutina diaria, solamente el 12 % corresponde a medidas socioeducativas. Pueden estar fuera del encierro pero sin hacer actividades, lo que también nos preocupa. En los centros más complicados, donde hay muy poco personal, tenemos 0,4 horas o 1 hora por día de medidas socioeducativas. Podemos decir que no están encerrados, pero tampoco están haciendo nada. Entonces, si bien el ocio es importante en esta etapa de la vida, tenemos la obligación de brindarles actividades.

Como decía, hicimos un estudio respecto a la privación de libertad, el cual arrojó que se necesitaría aumentar el personal en cuarenta educadores, veinte asistentes sociales y veinte talleristas para realizar actividades.

Con respecto a las medidas no privativas no se ha podido avanzar con el INAU, porque recordemos que el INAU también tiene un problema: está atendiendo las medidas no privativas en el interior, pero los equipos técnicos, que están muy bien conformados de acuerdo con el modelo de Unicef, son compartidos con actividades de INAU. Entonces INAU nos dice que si nosotros pasamos estos equipos en comisión, que era una de las propuestas preliminares, nos quedamos sin funcionarios para cubrir las tareas del Instituto.

En ese sentido, nosotros avanzamos un poco más y decidimos ir gradualmente conformando equipos, absorbiendo algunos departamentos en un primer año, otros en un segundo año, y así sucesivamente. El Directorio aprobó por unanimidad instalar cinco equipos en cinco departamentos: Soriano, Lavalleja, Maldonado, Cerro Largo y Paysandú para tener un mapa regional interesante. Para instalar esos equipos es que estamos solicitando en el artículo 1º un incremento de $ 30.000.000. Como les digo, son equipos para cinco departamentos; el costo es mucho menor que si instaláramos cinco centros de privación de libertad en esos departamentos. El costo de las medidas no privativas siempre es mucho menor y nos da mejores resultados.

Tengo que rectificarme respecto a lo que dije en otras comparecencias en cuanto a que la LUC podría traernos mayor privación de libertad, porque eso no está sucediendo, sino lo contrario. Estamos visualizando un aumento en las medidas no privativas de libertad, lo que nosotros entendemos es un giro que está haciendo la Fiscalía, el Poder Judicial, al entender lo que realmente son las medidas restaurativas y lo que trae de beneficioso para la adolescencia en conflicto con la ley.

A modo de darles un dato de este informe anual de 2020 que tengo, en Artigas hubo dos medidas privativas de libertad impuestas y siete no privativas.

En Cerro Largo, diez privativas y nueve no privativas; en este caso andamos ahí.

En Colonia, dos privativas y doce no privativas.

En Montevideo tenemos ciento diecinueve privativas de libertad y ciento ochenta no privativas.

Entonces, en lo que tiene que ver con las medidas no privativas hubo un aumento.

En el informe está todo el detalle de todos los departamentos.

Entendemos que para esto tenemos que tener un presupuesto para empezar a avanzar en la institucionalidad del Inisa y en las competencias adecuadas.

Luego, lo que también se pide como incremento presupuestal en este mensaje es para pagar todo lo que tiene que ver con el gasto de funcionamiento, cuyo déficit anual como bien se dijo acá, es de $ 60.000.000. Estamos hablando de pagar las cuentas con una población que está fluctuando, pero que va en estanque, una población en privación de libertad estancada.

El monto que se solicita es el del déficit, que serían de unos $ 60.000.000.

Por otro lado, también se solicita un incremento para cubrir el rubro Convenios, aquellos convenios firmados entre organizaciones sociales y el Inisa para la atención de medidas no privativas de libertad. Con este aumento del Poder Judicial de medidas no privativas también estamos quedando en déficit, por lo que se solicitan unas UR 13.000 por año para cubrir la atención de esas organizaciones sociales. Es un rubro que este año también dará déficit.

Además, se solicitan recursos para un fondo nuevo. No se asusten porque es una partida anual muy pequeña, unos $ 400.000 por año. La razón es que el DASE, una dependencia del Inau ya no nos presta asistencia. El DASE del Inau prestaba asistencia económica a aquellos adolescentes que lo necesitan cuando egresan, porque se tienen que construir una habitación en su casa de familia o porque necesitan comprar herramientas para desarrollar un oficio. Eso lo estaba prestando Inau, pero con la separación se nos dice que ya no podemos acceder a ese beneficio.

Por tanto, con esta merma de los cupos que tenemos en los convenios para el egreso, entendemos que tener un fondo como el que tiene el Inau para el egreso de protección, también es algo bueno para canalizarlo en el Inisa y que los chiquilines tengan oportunidades para el egreso.

Por el último artículo solicitamos trasponer fondos desde el rubro Inversiones a los rubros Funcionamiento y Servicios Personales, porque no estamos recibiendo refuerzos presupuestales del MEF a mitad del año. Y como les dije anteriormente, esos rubros muchas veces resultan deficitarios. Por tanto, necesitamos esa válvula sin costo a mano para poder recurrir al pago de esos gastos porque a mitad del año nos quedamos sin asignación presupuestal.

Muchas gracias.

Era ese el mensaje.

SEÑORA REPRESENTANTE DÍAZ REY (Bettiana).- Simplemente, reafirmar lo que hoy decía el señor diputado Olmos. Como Frente Amplio, estamos a favor del articulado que presentó el Inisa. Entendemos que las soluciones surgen con más recursos, que no se puede construir más y mejor rehabilitación con los recursos existentes hoy.

Pero además, las promesas se incumplen; tiene que ver con el refuerzo presupuestal al que se había comprometido el año pasado el Ministerio de Economía y Finanzas y no llegó. Y eso en realidad se expresa en la falta de planificación muchas veces, la no posibilidad de planificar o justamente lo que veíamos, cómo inciden en los indicadores la falta de recursos, de funcionarios, de plata para inversiones.

Nosotros vamos a acompañar todo el mensaje presupuestal del Inisa.

Y me parece que está bueno dejar claro que si la presidenta y el Directorio quieren avanzar en contarnos, nosotros recibimos el informe que enviaron el primer día; asimismo, el 21 de julio nos dejaron la presentación con todas las medidas.

Para el Frente Amplio no hay dudas de que hay que acompañar la solicitud de incremento presupuestal que está presentando el Inisa.

Quería dejar esa constancia.

SEÑOR REPRESENTANTE PERRONE CABRERA (Álvaro).- No sé si iba a cerrar la sesión, presidente.

Yo solo quería agradecer la presencia del Inisa, la exposición y el compromiso que tiene este Directorio; voy a hablar de todo el Directorio, no voy a hablar solo de la presidente.

También voy a hablar de la gestión, a resaltar la gestión que están haciendo, el trabajo que están realizando, y sobre todo, la transparencia con la que se están llevando algunas cuestiones.

Por último, quiero dejar constancia en la versión taquigráfica de que no compartimos el pedido de la oposición de renuncia de la presidente. Nos parece infundado, fuera de lugar y sin argumentos.

Gracias, presidente.

SEÑOR REPRESENTANTE VIVIANO (Álvaro).- Simplemente quiero dejar una constancia.

Primero, dejar al Cuerpo la posibilidad de una comparecencia de la Comisión Especial de Población y Desarrollo a varios de los centros de la Colonia Berro del Inisa. Creo que también puede ser una buena instancia con las autoridades y los funcionarios tener una adecuada composición de lugar de alguno de los eventos planteados aquí en sala.

Por lo tanto, creo que ya hay coordinaciones hechas por las comisiones respectivas con las autoridades.

Segundo, vamos a revisar el articulado en detalle. Obviamente, lo tenemos. Vamos a analizar la solicitud hecha por el organismo. Me parece que es un gran avance destacar hoy que el organismo tiene un informe propio, tiene un avance, y creo que ese es un motivo de salutación al Directorio, porque sin lugar a dudas ha trabajado en su

organización institucional y en los cálculos vinculados a su funcionamiento, situación que iremos viendo.

Del mismo modo, iremos viendo con el Ministerio de Economía y Finanzas aquellas eventuales necesidades que se le estén planteando al organismo y que eventualmente pongan en riesgo el cumplimiento de los cometidos del organismo.

Por último, debo decir que veo con muchísimo beneplácito que tanto en los informes de la delegación como en los diferentes planteos hechos por la oposición, hoy no ha salido a jugar la querida y bendita LUC, un elemento que en comparecencias anteriores fue marcado con mucho énfasis de que pusiera en riesgo el funcionamiento del Instituto a partir de un nivel de alojamiento por encima de las posibilidades del organismo.

Ha transcurrido un año, y como dijimos en su momento, ello no ha ocurrido.

Vuelvo a insistir: aprecio con mucho beneplácito que en ningún momento del día de hoy, tanto por la oposición o por la delegación la mención a la LUC no estuvo en la discusión.

Muchas gracias.

SEÑOR REPRESENTANTE OLMOS (Gustavo).- Solo para dejar constancia de que la maldita LUC no apareció en la discusión porque no es el tema. Estamos discutiendo rendición de cuentas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradezco a los señores diputados si pueden sacarme el corazón de la boca, que ya es demasiado tarde.

Agradecemos la presencia de la señora presidenta del Inisa y a quienes la acompañan.

Mañana se reúne la comisión a la hora 9 y recibiremos a Inumet; esperemos que haya buen tiempo.

(Hilaridad)

—Se levanta la reunión.

